

LOS ASES DEL TYPHOON Y DEL TEMPEST A BAJA COTA DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

Iain Wyllie

LOS ASES DEL TYPHOON Y DEL TEMPEST A BAJA COTA DE LA II GUERRA MUNDIAL

Cuadro de términos con abreviaturas

Inglés/Alemán	Abreviatura	Español
Air Force Cross	AFC	Cruz de la Fuerza Aérea
Bogey		Avión no identificado
Commanding Officer	CO	Oficial al mando
Distinguished Flyng Cross	DFC	Cruz de Vuelo Distinguido
Distinguished Service Order	DSO	Orden de Servicios Distinguidos
Flight Lieutenent	Flt Lt	Capitán
Flight Sergeant	Flt Sgt	Sargento Primero
Flying Officer	Flg Off(F/O)	Teniente
Group Captain	Grp Capt	Coronel
Jagdgeschwader	JG	Ala de Caza
Kampfgeschwader	KG	Ala de Combate
Pilot Officer	Plt Off	Alférez
Sergeant	Sgt	Sargento
Squadron	Sqn	Escuadrón (2 escuadrillas)
Squadron Leader	Sqn Ldr	Comandante
Wing Commander	Wg Cdr(W/C)	Teniente Coronel



LOS ASES DEL TYPHOON Y DEL TEMPEST A BAJA COTA DE LA II GUERRA MUNDIAL

ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

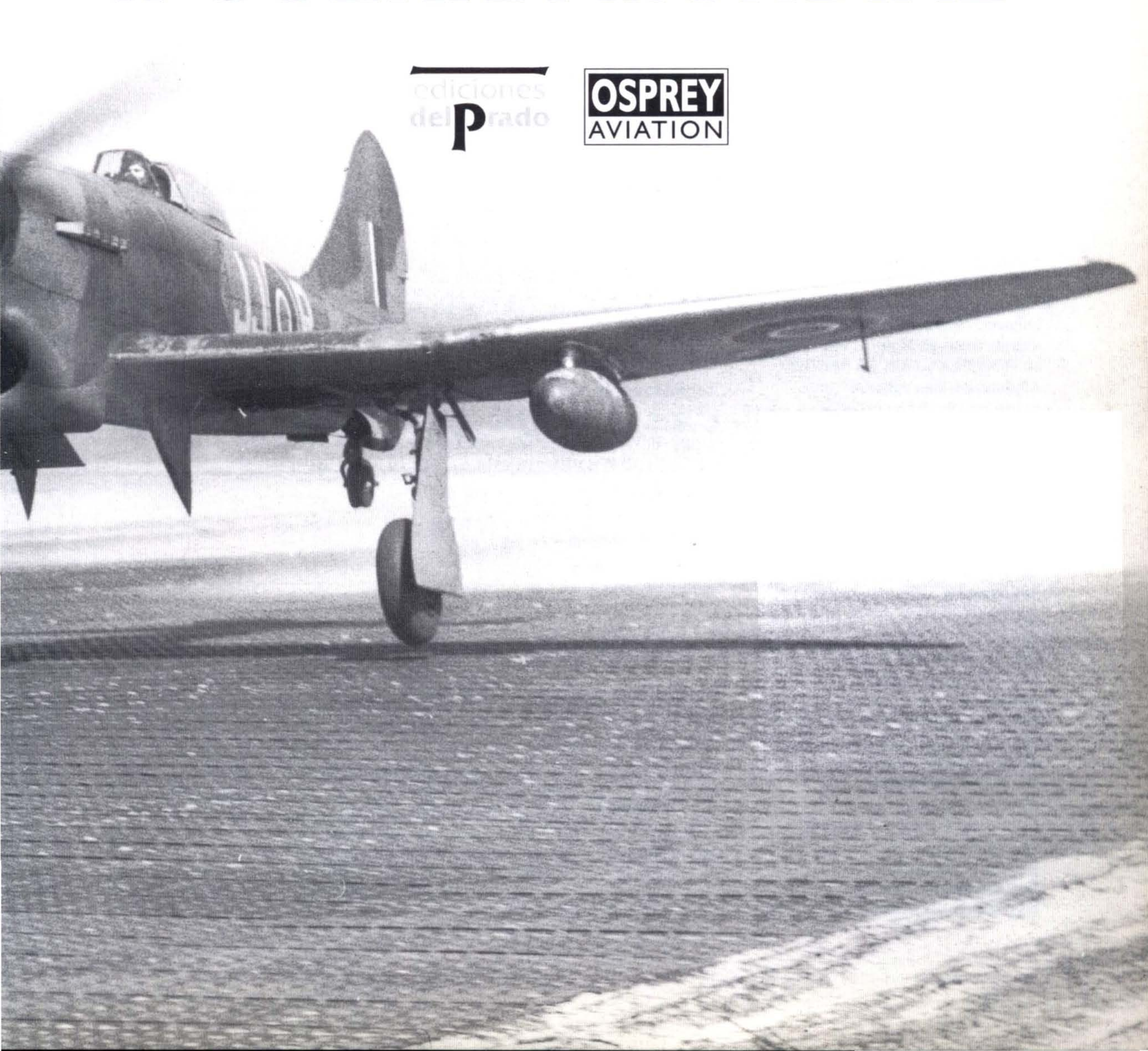


Ilustración de portada
El 12 de marzo de 1943 el Flt Sgt *Pinkie* Stark, del Sqn 609, volaba entre North y South Foreland, en las proximidades de la costa de Kent, en una patrulla anti*Rhubarb* con el Sgt Leslie. A las 10:15 horas recibieron información desde Hornchurch de que más de dos enemigos se acercaban en dirección este, a dieciséis kilómetros al noreste de Calais. Después de varias maniobras sobre el Canal de la Mancha, avistaron cuatro Fw 190, y la pareja del Sqn 609 consiguió posicionarse detrás de dos de los aviones enemigos. El informe de combate de Stark dice así:

"Yo ataqué al aparato guía, abriendo fuego a 90 metros por detrás. Observé algunos impactos en el fuselaje y en el ala derecha. Algunos objetos salieron desprendidos del avión y aparecieron llamas alrededor de la cabina. Parecía que se había incendiado una zona bastante amplia. Él viró hacia la izquierda lentamente y yo ascendí para evitar la colisión. Al virar bruscamente hacia la izquierda y mirar hacia abajo vi al avión enemigo descendiendo en un picado de 30°, casi en invertido".

Ésta fue la primera victoria aérea de Stark, al que llegarían a reconocérsele cinco aviones enemigos más derribados en el aire y que finalizó la guerra como jefe del Sqn 609. Su víctima fue el *Feldwebel* Emil Boesch, que pilotaba el "Negro 12" (Wk-Nr 0829) de la 10*(Jabo)*/JG 54, uno de los 42 Fw 190 que cayeron ante las ametralladoras de los Typhoon durante la campaña contra los cazabombarderos de la Luftwaffe.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en *Typhoon and Tempest Aces of World War 2*
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 1999

Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 5°
28003 Madrid, España

Texto en inglés de Chris Thomas
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Chris Davey
Ilustraciones de figuras de Mike Chappell
Dibujos a escala de Mark Styling

Impreso en España en marzo de 2001

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4° I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-431-6
D.L.: M-5766-2001

ÍNDICE

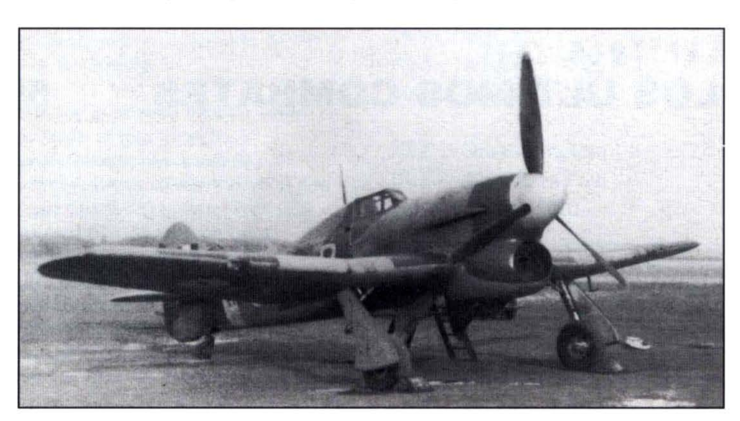
¿EN SERVICIO Y FUERA DE ÉL?

9 de agosto de 1942. Dos formas oscuras gris-verdosas revolotean a través del Mar del Norte a unos 80 kilómetros de Cromer, en la costa de Norfolk. Uno se encuentra apenas 50 pies por encima del mar, el otro a 800 pies. Son Hawker Typhoon, del Sqn 266 *Rhodesia*, justo la segunda unidad en el frente en utilizar el último, más avanzado y problemático avión del Mando de Caza. Los pilotos, el Plt Off I. M. Munro y el Plt Off N. J. Lucas, exploran el horizonte con la esperanza de detectar a los aviones de reconocimiento de la Luftwaffe.

De repente, ven un avión a las 2 en punto, a altura cero y a kilómetro y medio de distancia, pero aproximándose rápidamente. Demasiado tarde para eludir la acción, el avión pasa por detrás de la Sección y es identificado como un Ju 88. Los Typhoon viran inmediatamente en direcciones contrarias y avanzan rápidamente según van abriendo los mandos de gases. Con más de 2.000 CV impulsando cada Typhoon y con las agujas de los indicadores de velocidad anemométrica "indicando 576", la persecución pronto finaliza.

Munro ataca por detrás, mientras que Lucas se sale de la formación por la izquierda y ataca desde ese lado. Los dos Typhoon abren fuego a 540 metros, aproximándose hasta 180 metros antes de interrumpir sus ataques. Bajo el fuego combinado de los cuatro cañones Hispano de 20 mm que llevaba el Typhoon de Munro y las doce ametralladoras de 7,69 mm del avión de Lucas, el Ju 88 se incendia y se estrella en el mar. El primer derribo del Hawker Typhoon y el primero de muchos debido a su letal combinación de caballos de potencia y potencia de fuego... pero había tardado mucho tiempo en llegar.

Para comprender cómo se había producido esta situación es necesario retrotraerse a los orígenes del Typhoon. Con el Hawker Hurricane recién llegado a la producción, el diseñador jefe de Hawker, Sidney Camm, dirigió sus pensamientos hacia su sucesor. En lugar de un desarrollo fase por fase del Hurricane, se propuso un ambicioso salto hacia delante utilizando una tecnología no probada. Se pretendía que el nuevo diseño utilizara



Una de las dos únicas fotografías en las que aparecen ejemplos del equipamiento inicial del Sqn 56 con los Typhoon IA (el carenado original opaco de la cabina) y que han salido a la luz. Parece que no se tomaron fotografías "oficiales" y la seguridad debió de ser estricta en torno a la novedad de "alto secreto", especialmente en Duxford, base de la Unidad de Desarrollo de Caza Aérea.



El Sqn Ldr Hugh *Cocky* Dundas estuvo al mando del Sqn 56 durante la mayor parte de su primer año con los Typhoon. Las victorias en combate le serían esquivas a Dundas durante aquel peligroso año, pero él ya tenía una larga lista de éxitos, obtenida en 1940/1941 con el Sqn 616 y, posteriormente, añadiría más al mando del Ala 324 en el Mediterráneo.

uno de los motores de 2.000 CV que se encontraba por entonces en desarrollo y se abandonara la tradicional estructura de madera y fibra en favor de un diseño completamente en metal.

En enero de 1937 el Ministerio del Aire publicó la especificación F.18/37, que exigía el desarrollo de un avión de caza avanzado para sustituir al Spitfire y al Hurricane en su debido momento. Su extraordinaria exigencia consistía en que el nuevo avión debería tener el mayor margen posible de velocidad sobre los bombarderos de la época. De hecho, se esperaba que el aspirante definitivo dispusiera de una velocidad máxima de más de 640 km/h a 15.000 pies. El armamento no debía ser inferior a "12 ametralladoras Browning de 7,69 mm y el avión debía ser una plataforma estable para ellas a la velocidad máxima".

Camm diseñó dos variantes del nuevo modelo, una dotada del motor Rolls-Royce que finalmente sería bautizada como Vulture y la otra utilizando un motor Napier que posteriormente se convertiría en el Sabre. La fabricación de los prototipos de cada diseño comenzó en marzo de 1938 y, siguiendo la temática *relativa a los vientos* establecida por Hawker, fueron bautizados como Tornado y Typhoon respectivamente.

El Hurricane era grande comparado con otros cazas de la época, pero estos aviones casi doblaban el peso cargado de su predecesor, situándolo en torno a los 5.000 kg frente a los 3.000 anteriores. El Tornado voló primero, en diciembre de 1939, y el Typhoon unos tres meses más tarde. El desarrollo y los vuelos de prueba continuaron durante toda la primavera de 1940, pero se vieron dificultados por la Batalla de Inglaterra, momento en el que las prioridades de la industria de la aviación se concentraron en aumentar al máximo la producción de los modelos existentes.

El primer Typhoon de la producción no voló hasta el 27 de mayo de 1941 y el primer (y único) Tornado de la producción ascendió al aire el siguiente mes de agosto. Sin embargo, los problemas terminales con el motor Vulture de este último produjeron el abandono de cualquier desarrollo posterior y provocaron la suspensión de la producción del Tornado.

Mientras tanto, los Typhoon salían de la cadena de montaje de Gloster Aircraft y los cuatro primeros fueron a pasar las pruebas en la A&AEE (Unidad Experimental de Armamento y Aviación) y la RAE (Real Establecimiento de Aviación), mientras que los dos siguientes llegaron a la Unidad de Desarrollo de Caza Aérea (AFDU) para una breve evaluación táctica. Las pruebas comparativas con el Spitfire V demostraron que el Typhoon era 64 km/h más rápido en todas las cotas por encima de 14.000 pies e incluso más rápido por debajo de esa altura. El Typhoon, un peso pesado, era menos maniobrable que el Spitfire, pero la AFDU llegó a la conclusión de que resultaría posible utilizar la gran velocidad del Typhoon con buenos resultados.

A pesar de varios problemas importantes, el Mando de Caza decidió equipar un escuadrón con este nuevo modelo. La unidad seleccionada fue el Sqn 56, por entonces



La segunda unidad en recibir el problemático nuevo caza fue el Sqn 266 (*Rhodesian*), mandado por el Sqn Ldr Charles Green, al que se puede ver aquí en la cabina de su Typhoon personal "ZH-G" (R7686 hasta septiembre de 1942, R7915 hasta febrero de 1943 y EJ924 hasta julio de 1943). Cuando dejó la unidad, escribió en su diario de vuelo: "Qué cometa más maravillosa".

con base en Duxford, que utilizaba los Hurricane Mk IIB. Su comandante en jefe, Sqn Leader Prosser Hanks, había alcanzado la condición de as ya en la Batalla de Francia. El primer Typhoon IA llegó en septiembre y, a finales de octubre de 1941, la unidad dispuso de su dotación completa.

La llegada de los primeros Typhoon se produjo en un momento de enorme reorganización dentro del Mando de Caza y poco antes de las Navidades de 1941 llegó al escuadrón un nuevo jefe. El recién ascendido Sqn Ldr *Cocky* Dundas asumió el mando de manos de Prosser Hanks, quien a su vez también había sido ascendido para asumir el mando del Ala de Duxford. Éste sería un destino a corto plazo ya que Hanks se trasladaría en febrero de 1942 a Coltishall y posteriormente, unos meses más tarde, a Malta para mandar el Ala de Luqa (donde elevó su registro final a 13 derribos, 1 compartido, 3 compartidos probables y 6 dañados).

Además de heredar los males técnicos por entonces asociados al Typhoon, Dundas también tenía un problema personal, una pierna rota, que había sido el resultado de un conflictivo partido de rugby. Su autobiografía *Flying Start* revela la extensión de sus problemas al asumir el mando:

"Pronto descubrí que el entusiasmo por el Typhoon no era demasiado, por decirlo suavemente. El primero de estos aviones había sido enviado en septiembre y desde entonces no había dado más que problemas. El 1 de noviembre se había producido un accidente fatal cuando un oficial del escuadrón cayó inexplicablemente en picado directamente contra el suelo con un Typhoon desde una altura de 3.000 pies. Posteriormente, se descubrió que había resultado envenenado con monóxido de carbono y todos los Typhoon quedaron inutilizados en tierra inmediatamente. En el momento en que llegué al escuadrón, el 22 de diciembre, ya se había modificado un pequeño número, habiendo sido declarados aptos para el vuelo. Mientras tanto, el escuadrón tuvo que mantener la situación de preparación con los pocos Hurricane restantes".

"Tras quitarme por fin la escayola realicé mi primer vuelo con el Typhoon el 2 de enero de 1942. Al rodar por la pista sentía como si estuviera a punto de intentar despegar con una apisonadora. Pero una vez lejos del suelo pronto percibí la sensación de entusiasmo producida por la potencia y la velocidad del avión. Realicé un par de toneles sobre el campo de aviación y terminé con un aterrizaje seguro".

"Mis pilotos se agolparon a mi alrededor para conocer mis primeras reacciones. ¿Qué pensaba de él? 'Creo que es estupendo –les dije–. La velocidad es realmente excitante. Y debe de ser una plataforma estable para las ametralladoras. Pero una cosa es segura. No entraremos en combate hasta que no se mejore la visión trasera. Eso se tendrá que arreglar correctamente".

Mientras se diseñaba y adaptaba una modificación para la cúpula se equiparon dos escuadrones más con los Typhoon, uniéndose al Sqn 56 para conformar el Ala de Duxford. En enero de 1942 el Sqn 266 *Rhodesian* intercambió sus Spitfire VB por los Typhoon IA y en abril el Sqn 609 *West Riding* renunció a sus Spitfire VB por este prometedor pero problemático caza.

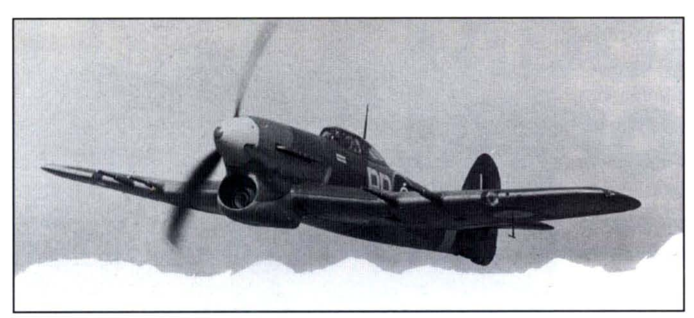
Al mando de esta unidad se encontraba en aquel momento el Sqn Ldr Paul Richey, que también era un as de la Batalla de Francia, con diez derribos y uno com-



Completando el Ala de Typhoon de Duxford se encontraba el Sqn 609, cuyo CO era el Sqn Ldr Paul Richey, autor de aquel clásico de la primera parte de la guerra *Fighter Pilot* (*Piloto de caza*). Al igual que Dundas, desempeñaría un papel fundamental para situar pacientemente al Typhoon en su mejor función operativa.

El Wg Cdr Denys Gillam, al que se ve aquí realizando el planeamiento de una operación, mandó la primera Ala de Typhoon y posteriormente mandaría el Ala 146, famosa por sus devastadores ataques contra los cuarteles generales alemanes y otros blancos de precisión. Finalizó la guerra con la DSO y dos barras, la DFC y una barra y una AFC.





El Typhoon personal del Sqn Ldr Paul Richey fue el R7752 "PR-G", al que se puede ver aquí en el verano de 1942. A Richey le gustó la "G" durante toda su carrera de combate (había pilotado el Hurricane I "JX-G" en Francia) y su Typhoon mostraba la punta roja en el cono de la hélice, al igual que lo había tenido su anterior Spitfire del Sqn 609.

partido en su haber. El Jefe del Ala de Duxford era Denys Gillam, también as con siete derribos y uno compartido, la mayoría con el Sqn 616 durante la Batalla de Inglaterra. Desde entonces había mandado el Sqn 312 y el Sqn 615, los dos con los Hurricane. Con la DSO y dos DFC ya en su haber, Gillam era un jefe capacitado y decidido.

A pesar de todos los esfuerzos de estos veteranos pilotos, las dificultades del Typhoon persistieron, con cada vez más fallos en el motor y las primeras muestras de problemas estructurales. Mientras tanto, el ala trabajaba de forma constante para conseguir la condición operativa y el primer vuelo operativo recayó en el Sqn 266 el 28 de mayo de 1942 cuando un Typhoon despegó en una alarma para investigar un *bogey* (que resultó ser un Spitfire).

Sin embargo, dos días después se destacaron ocho Typhoon del Sqn 56 (cuatro a Manston y cuatro a Tangmere) con la esperanza de interceptar a los Messerschmitt Bf 109 y a los Focke-Wulf 190 de la JG 2 y la JG 26 respectivamente. Estas dos *Geschwader* de la Luftwaffe eran responsables de las incursiones de ataque y huida contra la costa sur que habían resultado demasiado rápidas para la interceptación por parte de los Spitfire del Mando de Caza. Sin embargo, este experimento pronto resultó ser un desastre ya que cuando dos Typhoon despegaron en una alarma para investigar un intruso se encontraron con dos Spitfire canadienses que perseguían el mismo blanco. Confundiendo erróneamente a los nuevos aviones por los Fw 190, los Spitfire abrieron fuego y los dos desprevenidos Typhoon fueron derribados sobre el Canal de la Mancha. Sólo uno de los pilotos sobrevivió, aunque con quemaduras.

Los Typhoon regresaron a Snailwell (donde el Sqn 56 tenía su base desde marzo) y comenzaron a operar con el resto del Ala de Duxford. La primera misión de caza libre sin incidentes se llevó a cabo el 20 de junio como apoyo de la operación *Circus 193,* pero el 30 de julio se produjo un nuevo desastre cuando el Sqn 56 escoltaba a los Boston hacia Abbeville. Al regresar pronto con problemas de motor, el Flg Off Erik Haabjoern, un noruego, fue atacado por algunos Spitfire cuyos pilotos tomaron erróneamente una vez más su Typhoon por un Fw 190; y otro piloto de los Typhoon acabó en el Canal de la Mancha.

Afortunadamente, Erik sobrevivió y a pesar de que no estaba destinado a ser un as en términos del combate aéreo (aunque reclamaría un Fw 190 y un Bf 109 derribados y uno compartido en un Fw 200), llegaría a ser conocido como un jefe de Ala de los Typhoon agresivo y valiente que sobrevivió a dos inmersiones en el Canal de la Mancha mientras estuvo al mando del Ala 124, durante el periodo de la invasión y la campaña de Normandía.

DIEPPE

El 19 de agosto de 1942 llegó la primera gran oportunidad para que los Typhoon se probaran a sí mismos en acción con la puesta en escena de la operación *Jubilee,* el infausto desembarco en Dieppe, aunque los Typhoon de Duxford se mantuvieron al margen de la acción principal. El Ala operó con la fuerza completa de los tres escuadrones, realizando tres misio-

nes de caza libre durante el día, de las cuales sólo la segunda produjo acciones. Mientras el Sqn 56 y el Sqn 609 tuvieron enfrentamientos sin resultados con los Fw 190, tres pilotos del Sqn 266 se lanzaron en picado sobre un Do 217 de la KG 2. El Flt Lt Dawson, de Rodesia, reclamó un bombardero derribado, mientras que al Plt Off Munro (que había compartido la primera victoria de los Typhoon) se le reconoció un segundo como probable. Sin embargo, uno de los Typhoon no volvió a ser visto y en el viaje de regreso los Spitfire atacaron, una vez más, a los cazas de Hawker. El victorioso Flt Lt Dawson, alcanzado por la primera ráfaga, se hundió en el Canal de la Mancha y desapareció. Este último incidente impulsó una serie de distintivos especiales para los Typhoon. Primero vinieron las bandas amarillas en las alas, seguidas a finales de 1942 por el morro blanco y las franjas negras bajo las alas. Estos a su vez fueron rápidamente sustituidos por las franjas blancas y negras bajo las alas, que resultaron ser eficaces y que caracterizaron a los Typhoon a lo largo de todo 1943.



Los pilotos de la Escuadrilla *A* del Sqn 266 posan para una instantánea de grupo en Duxford en el verano de 1942. El segundo por la derecha, en la fila de atrás, es el Plt Off N. J. Lucas, que compartió la primera victoria de un Typhoon con el Plt Off Munro.

Las opiniones sobre cómo se podría utilizar mejor el Typhoon comenzaron a polarizarse. La sección de ingeniería habría estado contenta de ver retirado el avión por completo ya que el esfuerzo necesario para mantener los motores Sabre en servicio era enorme y, en aquella fase, fuera de toda proporción con respecto a los éxitos alcanzados. Es más, el fallo estructural de la parte trasera del fuselaje, que implicaba la pérdida completa de la unidad de cola, fue un fenómeno cada vez más habitual.

Los pilotos de pruebas de los fabricantes y de la RAE de Farnborough realizaron decenas de salidas terroríficas en un intento de reproducir las condiciones del fallo; habrían existido pocas oportunidades para el piloto si el fallo se hubiera producido realmente. Finalmente se aisló la vibración del timón de profundidad como la causa principal y se realizaron modificaciones en los ajustes del elevador, pero no fue hasta finales de 1943 cuando la tasa de accidentes disminuyó e incluso todavía entonces se produjeron algunos fallos estructurales. Cuando el Flt Lt J. F. L. Sinclair, del Sqn 181, murió el 18 de julio de 1945, él fue el último de los 24 pilotos que murieron en los 26 fallos conocidos.

Después de compartir la primera victoria de un Typhoon, al Plt Off Ian Munro se le reconoció el derribo probable de un Do 217 en Dieppe. Posteriormente, pereció, el 3 de mayo de 1943, en uno de los numerosos accidentes atribuidos a los fallos estructurales.



Sin embargo, pocos pilotos deseaban ver el fin de la carrera activa del Typhoon. Gillam apoyó la continuación de la táctica tradicional del Ala; Dundas pensaba que todavía había una función para este avión en las operaciones a gran escala, mientras que Richey deseaba aprovechar el potencial del Typhoon en las operaciones especiales a bajo nivel. Los *Rhodesian* del Sqn 266 incluso amenazaron con renunciar a sus puestos si se retiraba el Typhoon. El Grp Capt de Operaciones del Mando de Caza, Harry Broadhurst, apoyó el punto de vista de Richey y de esta forma el Ala de Duxford se dispersó y los escuadrones fueron enviados para situarse en posiciones clave a lo largo de las costas sur y este.

Mientras tanto, se formaron nuevos escuadrones de Typhoon; los Sqns 257 y 486 entregaron sus Hurricane, y otras dos unidades completamente nuevas (Sqns 181 y 182) recibieron la entrega de los Typhoon configurados para las operaciones de cazabombarderos. El camino hacia delante del avión aparecía por entonces despejado.

LOS CAZADORES DE LOS *JABO*

A finales de septiembre de 1942, tras la decisión del Mando de Caza de utilizar el Typhoon en las operaciones a baja cota, los escuadrones cambiaron su despliegue como unidades independientes en intervalos a lo largo de la costa. Comenzó la rutina de realizar operaciones anti*Rhubarb*, con parejas de Typhoon realizando patrullas a baja cota justo en las proximidades de la costa, que les situaban en posición para enfrentarse a los hasta entonces invulnerables Fw 190 *Jabo*.

Aunque el éxito no fue inmediato, el Sqn 486 cazó un Fw 190 de la 10./JG 26 el 17 de octubre y el Sqn 257 derribó dos más el 3 de noviembre. En diciembre, el Sqn 486 y el Sqn 609 se trasladaron más cerca de la costa, a Tangmere y Manston respectivamente, y a continuación el marcador comenzó a llenarse. El Sqn 486 y el Sqn 609 compartieron de forma equitativa catorce reclamaciones (incluidos tres probables): ocho Fw 190, cuatro Bf 109 y dos Do 217 de reconocimiento.

Dos de estas reclamaciones, el 17 y el 24 de diciembre de 1942, fueron las primeras para el Flt Sgt Frank Murphy, que llegaría a ser uno de los pilotos con más éxito del Sqn 486 y que por poco no se convirtió en el primer as del Typhoon. En el primero de estos derribos también participó el Sgt K. G. *Hyphen* Taylor-Cannon, que también tendría una notable carrera con el escuadrón de Nueva Zelanda.

El 17 de diciembre estos dos pilotos realizaban una patrulla desde Selsey hasta la Punta de St. Catherine, donde fueron guiados mediante los vectores del *Blackgang* (el radar de

Los pilotos del Sqn 486 RNZAF, que derribaron siete aviones enemigos en las últimas semanas de 1942. Los cuatro del medio, de izquierda a derecha, son el Flt Sgt Frank Murphy, el Sgt *Hyphen* Taylor-Cannon, el Sgt *Arty* Sames y el Flg Off Spike Umbers; todos ellos presentarían más reclamaciones. Tanto Taylor-Cannon como Umbers también mandaron posteriormente este escuadrón.





El Sqn Ldr R. P. Beamont en la cabina del R7752 "PR-G" en febrero de 1943. La mayoría de los Typhoon del Sqn 609 de aquel periodo llevaron la rosa blanca de la unidad y los cuernos de caza pintados por el artista Eric Kennington (más famoso por sus retratos de pilotos). El marcador de *Bee* muestra cinco aviones enemigos derribados y veinte locomotoras destruidas.

baja observación en la Isla de Wight) hacia dos blancos que se aproximaban a la Punta de St. Catherine en dirección norte-este. Al avistar dos Bf 109 (ahora se sabe que fueron Bf 109F-4 de la unidad de reconocimiento 4(F)./123) en vuelo rasante, los pilotos de los Typhoon comenzaron la persecución. Su informe de combate continúa así:

"En el momento en el que todos los aviones estaban completamente abajo, sobre la cubierta, y con los aviones enemigos adoptando un tipo de acción evasiva en forma de tejido en espiral, cruzándose uno por encima del otro varias veces, la sección Roja atacó con el resultado de que tanto el Rojo 1 como el Rojo 2 se enfrentaron uno a cada avión, observándose impactos en el fuselaje y en el motor de los dos aviones enemigos. Pronto abandonaron la acción de tejido en espiral, enderezaron y volaron en rumbos paralelos, aparentemente a plena potencia".

"Posteriormente, el avión derribado por el Rojo 2 (Taylor-Cannon) lanzó la cúpula y soltando trozos que se desprendían de él ascendió hasta los 800 pies, realizó un viraje en picado hacia la derecha y cayó directamente al mar. El otro, derribado por Rojo 1 (Murphy), soltando humo de los depósitos de combustible, bajó los *flaps,* elevó ligeramente el morro, se incendió y cayó en picado al agua".

La actividad de los *Jabo* entró en una nueva dimensión cuando el 20 de enero de 1943 los cazabombarderos (principalmente de la JG 26, pero complementados por otros de la JG 2 y de la academia de caza cerca de París) lanzaron un osado ataque contra Londres. Esta fuerza, que se dividió en tres oleadas, totalizó 90 Bf 109 y Fw 190. La primera oleada bombardeó Londres y en gran parte escapó a la interceptación. Sin embargo, la segunda oleada se encontró con una oposición más fuerte, especialmente los ocho Bf 109G de la 6./JG 26 que perdieron a cuatro de sus componentes ante una pareja de Typhoon del Sqn 609. Uno de los pilotos que presentó reclamaciones fue el Flg Off Johnny Baldwin, al que se le reconocieron tres de los incursores en un imprevisto combate en cotas altas (para un Typhoon) a 20.000 pies. Éstas fueron las primeras reclamaciones confirmadas para Baldwin en una carrera que le llevaría al final de la guerra como el mejor as del Typhoon.

La campaña de los *Jabo* continuó durante el mes de febrero y la mayoría de las reclamaciones fueron a parar al Sqn 609. Otro potencial as, el



Los pilotos del Sqn 609 en su barracón de dispersión de Manston en la primavera de 1943. El Sqn Ldr Beamont está de pie en el medio de la entrada, mientras que el Flg Off Van Lierde es el cuarto de la fila delantera por la izquierda y el Flg Off *Cheval* Lallemant se encuentra en el extremo derecho de la fila delantera. Por encima de este último piloto se encuentra su punto en el épico combate del 14 de febrero de 1943, el Flg Off Tony Polek. Arriba y a la izquierda de Polek está el Flt Sgt *Pinkie* Stark, que posteriormente se convertiría en as y que también fue el último CO de la guerra del escuadrón *West Riding*.



El piloto con más victorias del Sqn 486 durante los primeros seis meses de operaciones fue el Flt Sgt Frank Murphy (que llegó a la graduación de squadron leader). Derribó tres Bf 109 y un Ju 88, faltándole de esta forma muy poco para convertirse en el primer as del Typhoon con su reclamación del derribo probable de un Fw 190 el 15 de julio de 1943.



Fotografiado delante de su avión habitual, el EK243 "ZH-Q" (entre mayo y septiembre de 1943) y cargado con el paracaídas, el casco y la máscara, el Flt Lt John Deall fue el segundo as del Typhoon del Sqn 266, logrando esta condición justo un día después que Norman Lucas. Mandó esta unidad en su segundo periodo de servicio y finalizó la guerra como Jefe de Vuelo del Ala 146.

Flg Off *Cheval* Lallemant (uno de los belgas del Sqn 609) abrió su registro el día 14 durante una patrulla para proteger una MTB (lancha torpedera) renqueante en el Canal de la Mancha. Cuatro Fw 190 emprendieron un ataque contra las embarcaciones, y Lallemant describió posteriormente aquel frenético combate en su ambientada autobiografía, *Rendezvous with Fate (Encuentro con el destino):*

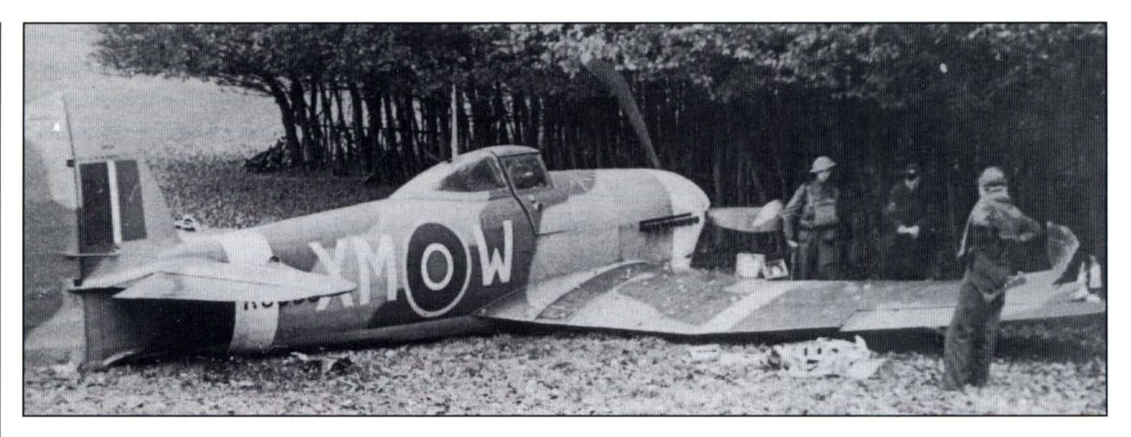
"Gritando ¡A por ellos!, dirigí a Tony Polek al ataque, virando hacia la derecha para colocarnos en posición de disparo. Concentrados en su propio ataque, los 109 no eran conscientes de nuestra presencia, y nuestros Typhoon recortaron rápidamente la distancia que nos separaba. Yo conecté la mira del reflector, controlé su ajuste y luego así el conmutador-selector de la ametralladora de la cámara. No hubo sonido de respuesta cuando presioné el botón: la cámara no funcionaba, pues muy mal".

"Cuando nos acercamos más cada uno teníamos un blanco delante de nosotros así que yo calculé la distancia en la mira del reflector. Justo cuando se aproximaba a 540 metros, el mar alrededor de los aviones enemigos comenzó a salpicar por las explosiones. Era Tony que había disparado demasiado pronto, desperdiciando la sorpresa. Fue error mío; había olvidado que era su primer combate y como todos los principiantes nerviosos había cometido el error de siempre. Debía haberle advertido. En un instante los 190 se separaron en direcciones opuestas y en lugar de habernos encargado de la pareja de atrás para luego enfrentarnos en un combate igual a los otros dos, ahora nos encontrábamos en una situación peligrosa".

"De hecho, el consiguiente combate (dos contra cuatro) se puso muy caliente. Afortunadamente, allí estaban las nubes que nos podían salvar. Lo que había que hacer era actuar rápidamente y aprovechar la desorganización transitoria del enemigo. Así que subimos en un viraje en ascensión en persecución del número 4. Pero este alemán parecía un piloto experto y aunque lo intenté, no pude fijar la imagen de su avión en el eje de puntería. Arriba, entre las nubes, uno detrás del otro, y cuando salimos me deslumbró el sol. El Focke-Wulf dudó y luego continuó su vuelo sin motor hacia arriba y a pesar de la velocidad máxima me estaba quedando atrás peligrosamente. Si consigue mucha más distancia tendré que dejarlo antes de que sea demasiado tarde, quizá ya lo sea. Pero de repente el avión se volvió sobre sí mismo y se lanzó en picado hacia las nubes varios miles de pies hacia abajo y yo lancé un suspiro de alivio".

De vuelta en las nubes, Lallemant había perdido contacto con todo el mundo hasta que:

"Por fin vi tres aviones que salían de las nubes: un Typhoon emparedado entre dos Focke-Wulf 190, el segundo disparando contra Tony y Tony disparando contra el primero. Cuando giraron hacia la derecha en fila india justo por delante de mí, la muerte de Tony estaba próxima, pero con toda la velocidad que llevaba todo lo que pude hacer fue evitar la colisión. Agarrado a los mandos, luché por unirme al combate, intentando guiar mis movimientos con el cerebro. Pero mis músculos no respondían, el instinto controlaba la emergencia. Mi Typhoon era como un caballo desbocado, conmigo agachado sobre él. Mi pulgar estaba en el botón de disparo mientras yo volaba a toda velocidad en ángulos rectos, con las cruces negras de los aviones enemigos surgiendo ante mí como un montículo contra el que fuera a estrellarme. Y cuando disparé fue, contrariamente a todo lo que es normal, con Tony en mi mira".



Ciertamente esta fotografía vale más que cien palabras y resume los problemas de los Typhoon a finales de 1942. La fecha es de 25 de noviembre y el Typhoon es el R8966 "XM-W" del Sqn 182, una víctima de un fallo del motor. El piloto, el Plt Off R. Payne, ha logrado realizar un aterrizaje forzoso con éxito en Bergholt, Suffolk, y a pesar de los daños en las partes inferiores y en la punta del ala derecha, el R8966 sería reparado y volvería al servicio.

"Vi los proyectiles trazadores. La deflección fue terrible y habría lanzado más de no ser por miedo a alcanzar a Tony. El 190 todavía disparaba contra él y pensé que sería mejor que fuera derribado por el enemigo y no por mí. Pero yo también seguía disparando, justo hasta dos segundos antes de golpear la palanca para evitar la colisión. Pero, ¿fue suficiente? Cuando me separaba, el ala del 190 explotó y cuando cayó al mar, Polek estuvo por fin a salvo. Ladeándose a la izquierda, lo vi hundirse, sin dejar rastro excepto un remolino de agua".

La patrulla se reanudó y mientras realizaban un último viraje en las proximidades de Boulogne, una llamada resonó en el transmisor/receptor: "Enemigos aproximándose a vosotros desde el este". Los Typhoon se volvieron hacia la nueva amenaza (cuatro Fw 190 con el morro amarillo) y algunos más despegaron en alarma desde Manston. Con la ayuda en camino, Lallemant continuó con su segunda serie de virajes de aquella salida:

"Yo percibía que el alemán nº 3 no se sentía cómodo. En otro medio viraje, gracias a la maniobrabilidad del Typhoon, tendría la oportunidad de lanzar algo de plomo contra él. Pero él también era consciente de esto y un segundo después abandonó la formación en una tangente; me dio mucha rabia ya que yo no podía hacer nada al respecto. ¿O sí? Inclinando el avión, toqué el botón de disparo durante una fracción de segundo con una cantidad de deflección bastante ridícula e inmediatamente retomé mi posición en el círculo de viraje, donde mi maniobra ya me había colocado



El Flt Sgt *Babe* Haddon (a la izquierda) y el Sgt John Wiseman (con el perro) fueron dos de las bajas del Sqn 609 en los combates sobre el Canal de la Mancha; los dos fueron derribados mientras patrullaban sobre una MTB estropeada el 14 de febrero de 1943, aunque fueron inmediatamente vengados por Lallemant y Polek. El Typhoon R7713 "PR-Z" formó parte de la dotación inicial del Sqn 609 y sobrevivió a más de un año de operaciones.



Se puede ver al Flg Off *Cheval* Lallemant sentado en la cabina de su avión habitual, el R7855 "PR-D", del Sqn 609, en Manston a comienzos de 1943.

detrás. El 190 quedaba tapado entonces por el ala derecha de mi Typhoon ladeado, pero con algo de suerte tal vez lo pudiera ahuyentar. Y entonces, justo por detrás del borde de salida aparece en mi visión una antorcha en llamas que un segundo más tarde se apaga para siempre en el mar".

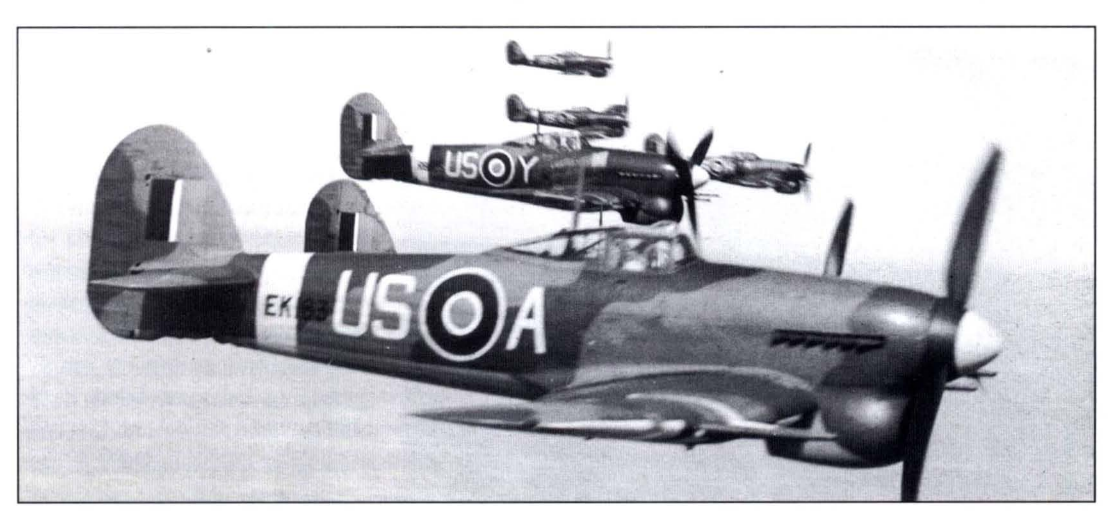
Aunque con frecuencia aparecían por el sureste, los *Jabo* no limitaron su atención a aquel rincón de Inglaterra. Por ejemplo, el 10 de enero de 1943 el Flg Off Small, del Sqn 266, cazó un Fw 190 de la 10 *(Jabo)*./JG 2 en las proximidades de Teignmouth y el día 26 de aquel mes el Flg Off Bell se encargó de otro de la misma unidad en las proximidades de Punta Start. Exactamente un mes después, el CO del Sqn 266, Sqn Ldr Charles Green, interceptó dos más y los envió a sus tumbas acuáticas unos 80 kilómetros al sur de Exmouth. Green no figuraría en ninguna lista de ases, pero llegó a convertirse en uno de los grandes jefes de los cazabombarderos, en primer lugar al timón del Ala 121 en Normandía y luego al mando del Ala 124.

Otro *Rhodesian* que alcanzaría la condición de as y una alta graduación fue Johnny Deall, que también dejó su marca en aquella época encargándose de dos Fw 190 de la 5./SKG 10 el 13 de marzo, compartiendo el segundo con el Flt Sgt Eadie.

El 1 de junio de 1943 el Flg Off I. J. Davies del Sqn 609 repitió la hazaña de Baldwin del anterior mes de enero. Mientras patrullaba la costa como punto del Flt Lt Wells localizó algunas explosiones de bombas en Margate, seguidas rápidamente por los responsables, cuatro Fw 190 en línea hacia atrás. La SKG 10 en acción de nuevo. El informe de combate de Davies detalla los posteriores acontecimientos:

"Me lancé en picado contra ellos disparando una ráfaga corta a 400-500 metros y conseguí lanzar una ráfaga de dos segundos desde 200-300 metros contra el último, mientras éste disparaba contra los depósitos de gasolina y las calles de Broadstairs. Al ver una formación de 6 Fw 190 dirigiéndose hacia el mar en vuelo rasante comencé su persecución.

Una formación de aviones del Sqn 56 el 21 de abril de 1943 cuando se presentó el Typhoon a la prensa. El más próximo es el EK183 "US-A", mientras que dentro del resto de la formación también se encuentran el R8825 "US-Y", el DN317 "US-C", el R8224 "US-H", el R8721 "US-X" y el R8220 "US-D".





El R8220 "US-D" (otro aparato fabricado por Hawker) aparece sin los capots y con los mecánicos trabajando en el motor Sabre.

Cuando crucé la costa pasé al Fw 190 que ya había atacado y vi cómo lanzaba al mar un objeto negro, probablemente su cúpula, seguida por lo que parecían ser las piernas del piloto intentando salir. Los seis alemanes a los que perseguía se encontraban en una formación de vic de cinco con uno en la caja. Seleccioné éste y disparé una ráfaga desde 500-600 metros, lo cual le obligó a serpentear y me permitió acercarme y lanzarle más ráfagas que hicieron salpicar el mar hasta que estuve a una distancia de 180 metros, terminando con una ráfaga definitiva de 2-3 segundos".

"Justo entonces me di cuenta de que los proyectiles trazadores rojos y amarillos pasaban demasiado cerca sobre mis alas y por detrás, así que viré bruscamente hacia la izquierda justo cuando el alemán al que había disparado se estrellaba en el mar con una gran fuente de agua. Realicé un viraje de 360º y al no encontrar nada en mi mira seguí con mi rumbo anterior y pronto vi dos Fw 190 con otro a la izquierda. Me decidí por éste, que ascendió hasta los 200 pies según nos acercábamos a Ostende y cuando me aproximé a 135-180 metros disparé una ráfaga con la que se acabó mi munición. Observé impactos en la cabina y en el ala izquierda, desde la cual se cayó un gran trozo, y luego el alemán se incendió soltando humo negro".

"Por aquel entonces, los otros dos 190 se habían dado la vuelta para atacar, así que viré bruscamente hacia casa y crucé por Deal, aterrizando en la base".

Mientras tanto, Wells se había encontrado con una formación de 12 Fw 190, que se apresuraban hacia casa. Se deshizo de dos antes de que los otros se dieran cuenta y se volvieran para atacarle. Con la munición agotada, ascendió rápidamente alejándose del peligro y se dirigió hacia casa.

Los últimos Fw 190 derribados por los Typhoon defensores de la costa procedían de la unidad de reconocimiento NAGr 13 y cayeron ante el Sqn 266. El 15 de octubre de 1943 se interceptaron dos aviones y ambos fueron derribados al mar a unos 65 km de punta Start. Uno de los pilotos que presentó una reclamación fue el Flg Off N. J. Lucas (uno y uno compartido), que había compartido el primer combate aéreo con éxito de los Typhoon unos 14 meses antes.

Aunque el enorme esfuerzo de mantener las patrullas había sido bien recompensado, este periodo también fue de frustración para muchos pilotos de los Typhoon que realizaron incontables salidas sin recompensa. Entre mediados de octubre de 1942 y el 1 de junio de 1943 se reclamaron hasta 42 Fw 190 y 15 Bf 109 derribados, al mismo tiempo que se reclamaron ocho Fw 190 más y dos Bf 109 como probables. El Sqn 609 contabilizó 27 derribos confirmados del total anterior, seguido por el Sqn 486 y el Sqn 266 con 14 y 6, respectivamente. Empatados por el título de piloto con mejor marcador se encontraban Frank Murphy, del Sqn 486, y los pilotos del Sqn 609, *Cheval* Lallemant y Johnny Baldwin. ¿Quién se convertiría en el primer as del Typhoon?

LAS OPERACIONES *RHUBARB* Y *RANGER*

El nombre clave *Rhubarb* fue utilizado por ambos bandos del conflicto para las salidas circunstanciales de ataque. De hecho, la principal función de los Typhoon desde finales de 1942 hasta mediados de 1943 habían sido las patrullas anti*Rhubarb*. Pero los defensores de este avión no se habían conformado con abandonar otras funciones sin explorar. Uno de los más destacados entre estos fue Roland *Bee* Beamont, un veterano tanto de la Batalla de Francia como de la Batalla de Inglaterra. Con cuatro derribos, un derribo compartido y uno probable en su haber, había pasado un periodo de descanso con Hawker Aircraft como piloto de pruebas, colaborando en el desarrollo del Typhoon. Convencido del potencial del avión, *Bee* había pasado a formar parte del Sqn 56 a mediados de 1942 como capitán provisional, pero pronto asumió el mando de una escuadrilla en el Sqn 609, antes de tomar el mando cuando a Paul Richey le tocó descansar.

Beamont había participado en el trabajo de la intrusión nocturna con el Sqn 87 con los Hurricane y realizó pruebas para ver si el Typhoon se podía utilizar de la misma forma. Después de asumir el mando del Sqn 609 emprendió una operación *Rhubarb* en la que localizó y atacó un tren cerca de Abbeville, la primera de las muchas organizadas por esta unidad. De hecho, en el momento en el que finalmente terminó la colaboración de Beamont con el R7752 "PR-G" (su aparato habitual durante este periodo), debajo de la cabina se podían ver 25 pequeños símbolos de locomotoras. El panel original todavía se puede ver hoy en día en el museo de la RAF.

Bajo la dirección de Beamont, el Sqn 609 emprendió la instrucción para conseguir realizar salidas efectivas y regulares de incursión de día o de noche y, dentro de un pujante programa, a finales de diciembre de 1942 había atacado unos 25 trenes. Estas operaciones continuaron en 1943 y en una de ellas a Beamont se le presentó la mejor oportunidad para aumentar su registro de combate aéreo pilotando los Typhoon. Tras despegar de Manston a las 20:00 horas el 18 de enero para patrullar el campo de aviación de Creil, se sintió atraído por el cono de un reflector y por el fuego antiaéreo al norte de Dover. El informe de combate del oficial de inteligencia del escuadrón continúa así:



Se puede ver al Sqn Ldr Desmond Scott, CO del Sqn 486, sentado en la cabina de su Typhoon, el EJ981 "SA-F", en Tangmere, en julio de 1943. Derribó un Fw 190 y compartió el derribo de otro pilotando este avión.



El as de la Batalla de Francia y de la Batalla de Inglaterra, y que posteriormente se evadió, Denis Crowley-Milling asumió el mando de la primera unidad de Typhoon cazabombarderos, el Sqn 181, cuando ésta se formó en septiembre de 1942. Aquí se le puede ver subiendo a la cabina de su propio avión, el EK270 "EL-X", que muestra el distintivo oficioso de la unidad que también llevaban otros Typhoon de esta unidad. Como se ve aquí, una pareja de bombas de 228 kg siguió siendo la carga máxima de los Typhoon hasta el verano de 1944, cuando se vació el avión para transportar dos bombas de 456 kg.

"Vio un avión bimotor a 1.000 pies por encima y a la derecha y lo identificó como un Ju.88 que se dirigía hacia el sur. El fuego antiaéreo cesó y ayudado por los reflectores, uno de los cuales iluminó el avión enemigo con su luz, atacó desde ligeramente por debajo y a 30º. Disparó una ráfaga de 3-4 segundos desde 360 metros aproximándose hasta los 180 m. Se observaron impactos en el fuselaje y en el ala izquierda, y un rastro de humo. El avión enemigo realizó un violento viraje en ascensión hacia las nubes 200 pies por encima".

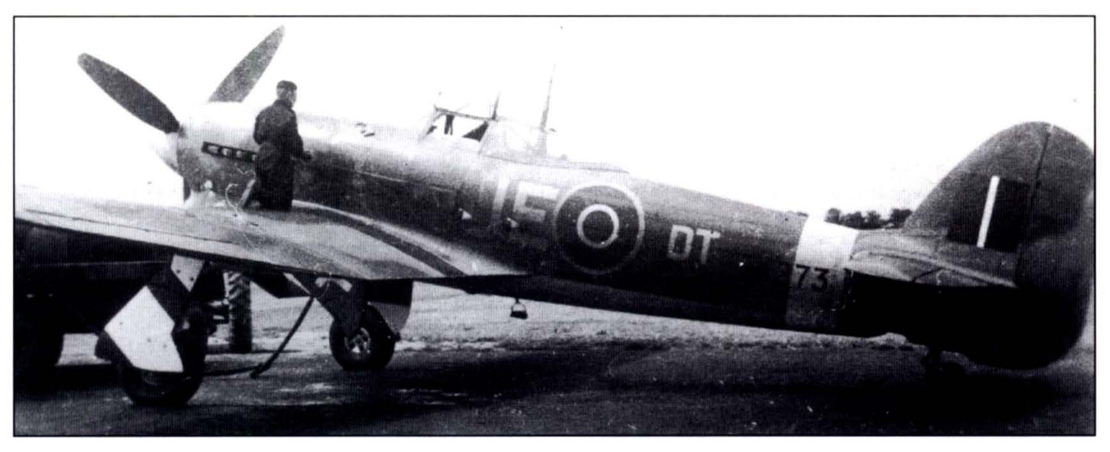
A pesar del hecho de que el indicador desapareció de las pantallas al mismo tiempo, Beamont sólo pudo reclamar un "dañado".

El mismo día en que *Bee* había realizado su primer ataque nocturno, el Sqn 56 realizó su primera operación *Rhubarb* diurna, cruzando el mar del Norte para atacar un campo de aviación cerca de Vlissingen (el Plt Off Deugo voló tan bajo durante la misión de caza libre que mató a un artillero alemán con el borde de ataque del ala del Typhoon). Con demostraciones prácticas del potencial del Typhoon como éstas la confianza en el avión aumentó y, finalmente, se silenciaron las críticas.

El importante compromiso con las interminables patrullas anti*Rhubarb* limitó la disponibilidad de los Typhoon para emprender operaciones ofensivas durante la primera mitad de 1943, pero durante este periodo algunos escuadrones más se unieron a los dos ya mencionados (181 y 182) en las funciones de cazabombarderos. Normalmente, estos escuadrones eran escoltados por cazas Typhoon, pero incluso así, concentrados en sus blancos, a menudo sufrían bajas. El cazador se había convertido en el cazado. El tráfico marítimo desde la costa holandesa hasta Bretaña se convirtió en un blanco habitual, pero estas peligrosas salidas (habitualmente las embarcaciones estaban protegidas por los letales buques de artillería antiaérea) ofrecieron pocas oportunidades para el combate aéreo.

Una de las unidades utilizadas con regularidad como escolta para estas ocasiones fue el Sqn 486, mandado desde abril de 1943 por el Sqn Ldr Desmond Scott. Este último era un experimentado piloto de los Hurricane con tres derribos, un derribo compartido, cuatro probables y cuatro dañados ya en su haber, y su agresivo estilo de mando le proporcionaría más éxitos pilotando los Typhoon. Ya el 9 de abril reclamó una parte compartida de un Fw 190 dañado y otro probable; esta pareja había intentado atacar su formación de cuatro Typhoon cerca de Etretat.

Cinco días después compartió el derribo de un Bf 109 y el 25 de mayo derribó un Fw 190 a unos 50 km al sur de Brighton. Este último era uno de los doce aviones que regresaban de un ataque de la SKG 10 contra la ciudad. La formación iba "a toda máquina sobre la cubierta", pero Scott



El 6 de julio de 1943 el as de 16 derribos con los Hurricane, Wg Cdr A. C. Rabagliati, Jefe de Vuelo del Ala de Coltishall, tomó prestado el Typhoon del Sqn Ldr Don *Butch* Taylor para mandar un ataque contra el tráfico marítimo. Rabagliati se vio obligado a saltar en paracaídas a 96 kilómetros de Great Yarmouth y, a pesar de una masiva búsqueda aeronaval, nunca se encontró rastro de él.

consiguió superar a uno de los dos rezagados y utilizó la técnica habitual. Cuando el blanco se encontraba dentro del alcance máximo, una ráfaga de cañón hizo que el piloto enemigo tuviera que decidir entre permanecer como un pato sentado o serpentear, pero el serpentear provocaba que la distancia se redujera rápidamente. Este piloto eligió esta última opción y pronto su Fw 190 cayó dando vueltas en el Canal de la Mancha.

El 24 de junio Scott tuvo una novedosa experiencia, dos combates contra los Fw 190, el primero encabezado por la RAF y el segundo por la Luftwaffe. El primero era probablemente el PE882 (un avión de la SKG 10 que había aterrizado en West Malling por error unos dos meses antes) de la RAE de Farnborough. Scott dijo lo siguiente sobre aquel encuentro:

"Me enfrenté en un combate simulado con el 190 en los cielos sobre Sussex y me quedé sorprendido por su velocidad y su maniobrabilidad. Pero yo tenía confianza en poder hacerlo mejor, siempre que nos mantuviéramos por debajo de los 10.000 pies. Por encima de aquella cota era una historia diferente. Cuanto más alto llegáramos más me parecería a un caballo de tiro. Sin embargo, dado que nos dedicábamos esencialmente a operaciones de ataque en cotas bajas, nuestras posibilidades de enfrentarnos a 10.000 pies o más eran remotas".

La posibilidad de comprobar sus planteamientos llegó por la tarde. Al regresar de una escolta de los cazabombarderos Typhoon hasta Abbeville y perseguidos por los Fw 190, que eran incapaces de aproximarse, la formación fue atacada de repente por otros dos que parecían haber salido de la nada:

"Rápidamente salí de la formación por la derecha. Los FW 190 se lanzaron en picado inconscientemente por detrás de nosotros hacia el mar y esto nos dio una ventaja inmediata. Eché un rápido vistazo alrededor mientras aceleraba detrás de ellos. Fitz, mi punto, estaba justo detrás de mi cola y no podía ver nada más excepto nuestros propios Typhoon. A los pocos segundos me encontré disparando directamente contra un FW 190. Él viró hacia la izquierda cerca del agua. Mi deflección se desvió y pude ver los proyectiles de cañón hundiéndose en el mar justo por detrás de su cola. De repente, nos encontramos a la misma altura y encerrados en un desesperado combate para superarnos en los virajes el uno al otro".

"Puse presión para colocar mis miras por delante de él, pero seguí perdiendo visión ya que la sangre no llegaba a mi cabeza; un poco menos de presión en la columna de control me devolvería la mira a su sitio. Podía

verle mirándome con la cabeza vuelta hacia atrás en la otra parte del cerrado círculo. Sabía que él estaba sufriendo los mismos efectos y aunque podía sentir cómo mi avión vibraba seguí aplicando la misma presión. Comenzaba a acercarme a él pero todavía estaba bastante lejos de la deflección necesaria. Con el corazón latiéndome en la garganta presioné un poco más en el timón superior para colocarme por encima de él. Justo cuando hacía esto sus alas retemblaron, dio la vuelta violentamente y chocó contra el mar vuelto del revés".



Como los cuatro pilotos con más victorias del Sqn 609, este cuarteto recibió cada uno la DFC en el otoño de 1943. Se trata, de izquierda a derecha, del Flg Off Remy (también conocido como *Mony* Van Lierde), el Plt Off *Pinkie* Stark, el Flg Off Charles Demoulin (*Windmill Charlie*) y el Flt Lt Johnny Baldwin. Los dos del medio mandarían posteriormente el Sqn 609, mientras que los otros mandarían en última instancia otras unidades de la misma Ala.

"Vi el enorme chorro de espuma que su avión lanzó hacia arriba, pero no mucho más. Perdí temporalmente la visión, perdí el control yo también y me recuperé de mi caída justo para librarme del agua. Según Fitz había girado hacia arriba. Podía haber sido fácilmente en otra dirección y tanto mi adversario de la Luftwaffe como yo habríamos acabado bajo el agua".

Durante esta misma acción a *Spike* Umbers también se le reconoció un Fw 190 derribado. Éste fue su primer derribo independiente confirmado tras haber compartido un Do 217, un Fw 190 probable y otro dañado. Se convertiría en uno de los pocos ases con todas sus reclamaciones en los Typhoon y los Tempest.

La política del Sqn Ldr Scott de llevar la guerra al enemigo algunas veces tuvo consecuencias inesperadas. Mientras buscaban las esquivas lanchas torpederas alemanas el 14 de julio, él localizó dos lanchas que transportaban a 11 aviadores estadounidenses que habían sido rescatados por los pelos por una lancha del ASR (Salvamento Aeronaval). Al despegar a la mañana siguiente para continuar la búsqueda de las lanchas torpederas alemanas se avistó otra tripulación de un bombardero en su lancha justo en las proximidades de Le Havre. Scott, que dejó a cuatro Typhoon volando en círculo sobre los aviadores derribados, regresó a Tangmere y organizó un Hudson de ASR para lanzar un bote salvavidas a la tripulación del bombardero. El Hudson fue escoltado de vuelta a Le Havre y el lanzamiento se realizó con éxito, pero en el viaje de regreso al final apareció la Luftwaffe:

"Miré hacia arriba y me aseguré lo suficiente de que las panzas azules como huevos de pato de un grupo de alemanes volaban directamente en círculo por encima. Ellos disponían del descenso sobre nosotros y yo tenía la sensación asociada normalmente con la desnudez. Pero no parecían muy animados a lanzarse. El resto había regresado a Tangmere en aquel momento, así que éramos ocho en total".

"Me alejé lentamente del bote salvavidas volando en círculo y cuando estábamos lo suficientemente lejos de él indiqué a los chicos que me siguieran y que estuvieran muy atentos a mi orden de 'romper la formación'. Tan pronto como nos organizamos y estuvimos más o menos nuevamente con nuestras parejas, los 109 y los 190 se lanzaron sobre nosotros. A la pri-



Se puede ver al Flt Lt Haabjoern, jefe de la Escuadrilla *A* del Sqn 609, con el DN360 "PR-A" después de aterrizar con éxito sobre la panza en Manston el 1 de junio de 1943, tras sufrir daños de la artillería antiaérea mientras atacaba el tráfico marítimo cerca de Vlissingen. Ascendido inmediatamente después para mandar el Sqn 247, mandaría posteriormente el Ala 124 durante la invasión del Día D.

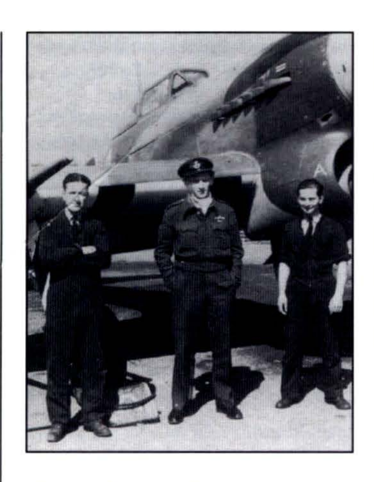
mera señal de los proyectiles trazadores grité 'Romped' y alabeé a la izquierda. Inmediatamente, me di cuenta de que me había olvidado de algo cuando un 190 se pasó en el disparo y se cruzó por la derecha justo por delante de mí. Pulsé el botón de disparo y mientras él volaba a través de mi fuego alcancé su estela y cayó en una barrena. De todos mis momentos apurados éste debió de ser el peor ya que cuando me recuperaba casi tropiezo con el piloto del Fw 190 según salía de su avión, una fracción de segundo antes de que el avión chocara contra el mar. Esta variante fue propiamente mía. Mientras organizaba mentalmente mi táctica olvidé ajustar el habitual paso de la hélice de crucero a la posición adecuada. Nunca llegué a ver ninguno de mis proyectiles de cañón impactar en su avión, aunque Fitz (que compartió la reclamación), con su siempre próxima ayuda, estaba seguro de que lo hicieron. Jim McCaw, que también estaba cerca de mí, dijo más tarde que mi hélice no chocó contra el agua por centímetros".

En este combate Frank Murphy estuvo cerca de ser el primer as de los Typhoon al conseguir impactos en un Fw 190 que huyó hacia Francia dejando un rastro de espeso humo; sólo se le reconoció uno probable. *Arty* Sames también reclamó un Fw 190 derribado, siendo éste su tercer derribo (el primero lo compartió) y aunque no aumentó su registro, posteriormente se convertiría en el único as del Typhoon contra las V1 en un segundo periodo de servicio con el Sqn 137.

Como se ha mencionado anteriormente, el Sqn 609 había impulsado las operaciones ofensivas de los Typhoon. Esta iniciativa, iniciada por Beamont, fue fomentada por el siguiente CO, Sqn Ldr Alec Ingle (otro veterano de la Batalla de Inglaterra con dos derribos, tres probables y uno dañado en su haber mientras prestó sus servicios con el Sqn 605), a pesar de la restric-



El Sqn Ldr Mike Bryan, del Sqn 198, estudia los daños en el ala de su Typhoon JP666 "TP-N", provocados por un impacto de 20 mm de la artillería antiaérea durante un ataque contra el tráfico marítimo en las proximidades de la costa holandesa, el 27 de septiembre de 1943. Se vio obligado a tomar tierra a 140 nudos ya que el Typhoon era incontrolable por debajo de esa velocidad.



El Sqn Ldr *Ronnie* Fokes (en el centro) finalizó un periodo de servicio con muchos éxitos con el Sqn 92 durante y después de la Batalla de Inglaterra (nueve derribos, cuatro derribos compartidos, dos derribos sin confirmar, tres probables, uno dañado y uno dañado compartido). A pesar de un periodo como jefe de escuadrilla con el Sqn 56 y un periodo de servicio completo como CO del Sqn 257, no tuvo oportunidad de aumentar su registro. Fue derribado por la artillería antiaérea, saltando en paracaídas a muy poca altura poco después del Día D, un descanso de las operaciones demasiado tardío.

ción que se impuso a las horas de vuelo de los Typhoon. La unidad, oficialmente limitada a 300 horas al mes debido a la escasez de motores en buen uso, esquivó las normas para mantener en marcha su guerra privada.

Uno de los mejores exponentes de este arte fue Remy Van Lierde (conocido habitualmente como *Mony*), un belga que había escapado de la ocupación alemana de su país al huir a Inglaterra, donde había aprendido a volar con la RAF. Había abierto su registro el 20 de enero de 1943 cuando, tras el gran ataque de los *Jabo* contra Londres, derribó un Fw 190 a 27.000 pies (seguramente el combate con éxito de los Typhoon en una cota más alta). Literalmente en casa durante las operaciones *Rhubarb* sobre Bélgica, su siguiente victoria tuvo lugar el 26 de marzo de 1943 cuando se enfrentó a un Ju 52 cerca de Ath, del que dio cuenta rápidamente. Las operaciones *Rhubarb* nocturnas fueron la especialidad de Van Lierde y después de bombardear un campo de aviación enemigo en la noche del 14/15 de mayo localizó un He 111 en la penumbra, al que hizo estrellarse cuando intentaba una acción evasiva.

El 30 de julio de 1943 seis de los Typhoon del Sqn 609 escoltaron a los Boston para bombardear el campo de aviación de Schipol. Justo en las proximidades de la costa holandesa los Typhoon fueron "atacados" por los Spitfire, que a su vez eran "perseguidos" por los Bf 109. En el combate que se entabló, Erik Haabjoern consiguió derribar un Bf 109, y a Van Lierde se le reconoció el derribo de otro, que se estrelló en el mar al intentar mantener su muy evasiva forma de volar. Esto elevó el total del belga hasta los cuatro confirmados.

En agosto de 1943 Alec Ingle se marchó al ser ascendido a Jefe de Vuelo del Ala 16, campo de aviación nº 124. Sin embargo, a las pocas semanas acabaría como prisionero de guerra tras ser derribado por el oficial al mando de la 4./JG 26, Leutnant Hoppe, cuando tomaba parte en un ataque de tres escuadrones contra Beauvaistille.

Al mismo tiempo que el Sqn Ldr Ingle abandonaba el Sqn 609 esta unidad vio cómo el Flt Lt Erik Haabjoern también era destinado lejos de él para mandar su propia unidad de Typhoon. Sin embargo, preparados para sustituirlos y para hacer que estas bajas fueran positivas se encontraban dos recambios de calidad. Johnny Baldwin, con su reputado historial en la unidad, se convirtió en el nuevo jefe de la Escuadrilla *A*, mientras que el nuevo CO (otro jefe de amplias miras) fue Pat Thornton-Brown, que había pilotado previamente los Whirlwind, antes de convertirse en jefe de escuadrilla con el Sqn 56.

Pronto se dio cuenta de las posibilidades que abría para los Typhoon el desarrollo de los depósitos de larga distancia. Cada uno de estos transportaba 200 litros y con uno debajo de cada ala el radio de acción del avión se ampliaba en unos muy útiles 640 km (siempre que se lanzaran después de quedar vacíos). Cuando se llevaban estos depósitos, la velocidad máxima se reducía en unos 50 km/h, pero se podían lanzar si la acción lo exigía.

Esta mejora colocaría a las bases de instrucción y caza nocturna (anteriormente fuera del alcance de los cazas de la RAF) dentro de la esfera de operaciones de las unidades de Typhoon. El 8 de agosto, el Flt Lt L. E. Smith demostró el potencial de los depósitos al convertirse en el primer piloto de los Typhoon en penetrar el espacio aéreo alemán dentro de una operación *Rhubarb* de larga distancia que rompió todos los récords y en la que él voló a través de Holanda y salió por Bélgica.

Sin embargo, los depósitos no estaban disponibles de forma inmediata y Thornton-Brown tuvo que luchar para conseguir dos parejas más. Cuando finalmente se materializaron, una salida hacia el oeste de París con Baldwin, que produjo el derribo de dos Fw 190, estableció el modelo para los meses siguientes. Los Focke-Wulf elevaron el registro de Baldwin a cinco derribos, lo cual le convirtió en el primer as de los Typhoon. Durante los meses siguientes mantendría su posición como piloto con mejores resultados.



Los pilotos del Sqn 182 se arremolinan para observar los daños de la artillería antiaérea en el Typhoon EK195 "XM-B" del Plt Off *Sandy* Allen, en Appledram, el 21 de junio de 1943.

En agosto de 1943 se le unió al Sqn 609 en Manston otro escuadrón de Typhoon, el 198. Estaba mandado por un antiguo piloto de los Whirlwind, Mike Bryan, que tenía en su haber el derribo compartido de un Do 217 y un Fw 190 probable compartido. Septiembre fue un mes tranquilo para el combate aéreo, pero desde octubre hasta febrero de 1944 estas dos unidades disfrutaron de una racha de éxitos, sobre todo con las operaciones *Ranger*, que se convirtió en la envidia del Mando de Caza. *Ranger* era el nombre clave para las misiones de búsqueda y destrucción que normalmente no tenían un blanco fijo.

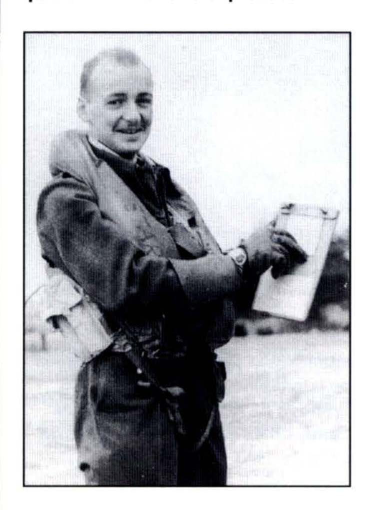
El 4 de octubre Baldwin añadió a su registro el derribo de un Fw 190 y al día siguiente Van Lierde alcanzó la condición de as con un Ju 88. Unas tres horas antes en aquel día, el Plt Off *Pinkie* Stark también presentó una reclamación importante al derribar un Ju 88. Éste se añadió a su derribo de un Fw 190 el mes de marzo anterior. Esta victoria fue significativa porque fue la número 200 del Sqn 609 y proporcionó la excusa para una enorme fiesta en el Hotel Majestic de Folkestone, a la que asistieron más de 600 invitados.

Van Lierde había despegado, con su compañero belga Sgt Watelet, aproximadamente una hora después de que Stark y Ross regresaran. Al perder contacto con su jefe, Watelet abandonó la salida, pero Van Lierde siguió hacia delante y finalmente encontró un campo de aviación a unos 100 km al sur de París, donde atacó a dos Ju 88 sobre el terreno. Siguiendo hacia la zona de Laon/Soissons sorprendió a otro Ju 88 que se preparaba para aterrizar. Al abrir fuego observó impactos en la cola y en la cabina antes de que la artillería antiaérea del campo de aviación comenzara a actuar, consiguiendo igualmente impactos en el desafortunado Ju 88. El bombardero alemán ascendió y se estrelló sobre el lateral, arrastrando por poco a su destructor en la caída definitiva.

El último día del mes siguiente, Van Lierde presentó su última reclamación. En su año con el Sqn 609 ya había sido responsable del derribo de cinco modelos diferentes de aviones enemigos (Fw 190, Ju 52, He 111, Bf 109, Ju 88) y, a continuación, un Bf 110 de forma bastante apropiada sobre su querida Bélgica. Su periodo de servicio finalizó en diciembre, pero rápidamente entraría en acción con los Tempest y posteriormente de nuevo con los Typhoon.

Aquel fue también el día en el que el Sqn 198 dejó su impronta con Myke Bryan al mando de nueve Typhoon de largo alcance en una misión de caza libre a través de Holanda. Fue el último viaje de Bryan con esta uni-

El Plt Off *Pinkie* Stark tenía razones para sonreír ya que acababa de reclamar la 200ª victoria del Sqn 609 y había ganado una nada desdeñable apuesta, que había estado esperando al afortunado piloto durante todo el proceso...



dad y el Rojo 2 no era otro que Johnny Baldwin, que había sido ascendido y estaba a punto de ocupar su lugar. Desgraciadamente, el motor Sabre de Baldwin comenzó a fallar, obligándole a regresar con un escolta y estropeando de esta forma el sueño del piloto de la operación *Ranger*.

Tras realizar un rodeo para aproximarse a Deelen desde el norte debido al mal tiempo en el sur, los Typhoon localizaron rápidamente un Ju 88, que fue atacado por la sección Amarilla, mandada por el Flt Lt V. Smith, cuyos disparos dañaron fatalmente al Junkers, pero el resto de la sección lanzó más fuego de cañón contra el sentenciado avión. La formación retomó el rumbo hacia Deelen, donde fue recibida con la visión de tres parejas de Fw 190 en el circuito, preparándose para aterrizar. Cuando el Focke-Wulf guía tocaba suelo, Bryan atacó al nº 2 alemán, que se dio la vuelta y se estrelló al este de la cabecera de pista. El punto de Bryan acribilló al Fw 190 guía cuando éste abandonaba la pista, dejándolo inmovilizado y envuelto en humo. El Flt Lt Fittall y el Flg Off Williams se encargaron de la segunda pareja de Focke-Wulf y uno de la tercera pareja cayó ante el Flg Off Abbott. El combate duró en total aproximadamente cuatro minutos. Después, hacia Gilze-Rijen, que no ofreció blancos, excepto una barcaza, un remolcador y un dragador, todos recibieron su atención en el camino hacia casa.

Los nueve Typhoon del Sqn 198 salieron nuevamente el 4 de diciembre en una "Misión de Caza Libre en Apoyo de las Fortalezas" (operación *Ramrod 348*). Se reunieron con el Sqn 609, que iba a proporcionar la cobertura superior a sus vecinos de Manston en esta ocasión.

En Eindhoven el Sqn 198 se encontró con cuatro Do 217 en línea y se fue hacia ellos, reclamando los cuatro derribados; uno de ellos le proporcionó a Baldwin otra victoria más. Mientras tanto, a más baja cota, el Sqn 609 también había localizado a varios Dornier de la KG 2, y Pat Thornton-Brown y *Arty* Ross reclamaron uno cada uno y compartieron un tercero. Este último piloto también compartió otro Do 217 con el Sgt Henrion, mientras que otros dos belgas (Flg Off Geerts y Plt Off Detal) reclamaron uno y dos derribados respectivamente. ¡Once en total! Un veterano de la KG 2 señaló después de la guerra: "Di gracias a mi buena estrella por no haber volado aquel día".

Abajo en el suroeste, el Sqn 266, con base en Harrowbeer cerca de Plymouth, también aprovechó el aumento del radio de acción que ofreció la llegada de los depósitos externos. Por aquel entonces se encontraba bajo el mando de Peter Lefevre, que había entrado en acción en Noruega, en la Batalla de Inglaterra y en Malta volando con los Sqns 46 y 126; su registro se situó en cuatro derribos, tres compartidos, uno probable compartido y uno dañado.

El 1 de diciembre mandó una escolta de Typhoon de su propia unidad y del Sqn 193 para cubrir un ataque contra el tráfico marítimo en las proximidades de la costa de Bretaña. El primer avión enemigo al que se encontraron durante la operación fue un pesado *mausi* Ju 52 de uno de los *Minensuchgruppen* (grupo de localización de minas) con base en la costa occidental de Francia. Fue rápidamente eliminado. Le siguieron dos Ju 88; Lefevre compartió uno con tres de sus pilotos, mientras que el otro fue repartido entre los Sqns 193 y 266.

Sin embargo, este periodo no estuvo carente de reveses. El 21 de diciembre el Sqn 609 perdió a su indomable jefe Pat Thornton-Brown y su forma de de-



Typhoon Mk IB R8843 del Wg Cdr D. J. Scott, oficial al mando (OC), Ala de Tangmere, septiembre de 1943

El R8843 fue el primer Typhoon con cúpula deslizante que llegó a una unidad operativa. Los primeros modelos con cúpula en forma de burbuja fueron para los oficiales al mando de los escuadrones de caza de Typhoon. Scott recibió su nuevo Typhoon el 16 de septiembre de 1943 y pilotó este avión hasta noviembre, cuando fue destinado para mandar la base de Hawkinge de la RAF. Finalmente, la artillería antiaérea derribó el R8843 el 29 de septiembre de 1944 y su piloto, el Flt Lt T. F. Rosser, se convirtió en prisionero de guerra.



Typhoon Mk IB MN570 del Wg Cdr R. E. P. Brooker, OC del Ala 123, Isla de Thorney, junio de 1944

El MN570, aunque enviado al Sqn 198 poco después del Día D, fue adoptado por el Wg Cdr Brooker para su utilización personal, por lo que llevó su única letra inicial *B* y lo pilotó hasta el final de su periodo de servicio en julio de 1944. Su destino final es incierto, pero hay pruebas que sugieren que fue retirado del servicio después de un aterrizaje forzoso en Volkel tras haber sido alcanzado por la artillería antiaérea el 22 de febrero de 1945.



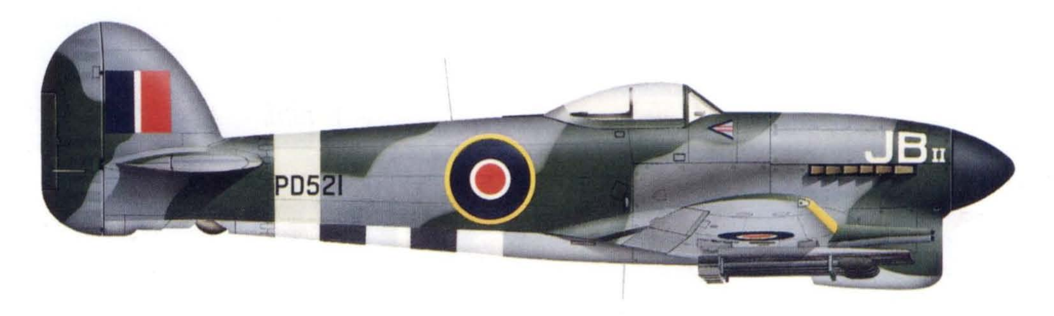
Typhoon Mk IB MN518 del Wg Cdr R. T. P. Davidson, OC del Ala 143, Hurn, mayo de 1944

Davidson recibió el MN518 a finales de abril de 1944 y lo pilotó en las operaciones de comienzos del mes de mayo. Sin embargo, el 8 de mayo se vio obligado a aterrizar en Francia, debido a un fallo en el motor, mientras mandaba el Sqn 438 en un ataque contra una posición *Noball* cerca de Douai con un avión prestado. El MN518 fue adoptado por el jefe de vuelo del ala, M. T. Judd. Sobrevivió a la guerra para ser desguazado en la Unidad de Mantenimiento nº 5 de Kemble en julio de 1946.



Typhoon Mk IB MN587 del Grp Capt D. E. Gillam, OC del Ala 146, Antwerp (B.70), octubre de 1944

El MN587, aunque con el distintivo *ZZ II*, fue el tercer Typhoon (por lo menos) de Denys Gillam que llevó los códigos *ZZ*. Asignado al Sqn 266, Gillam lo pilotó durante su periodo como oficial al mando del Ala 146 entre julio y diciembre de 1944. Dirigió muchos ataques con este avión, a pesar de que su función no era, estrictamente hablando, operativa.



Typhoon Mk IB PD521 del Wg Cdr J. R. Baldwin, OC del Ala 146, Antwerp (B.70), noviembre de 1944

Johnny Baldwin pilotó varios Typhoon marcados con sus iniciales, el primero como jefe de vuelo del Ala 146 el 22 de junio de 1944. Cuando el Ala se trasladó a Francia en julio pilotó el *JB I* y el *JB II*, equipados para bombas y proyectiles respectivamente. El cuarto *JB II* fue el PD521, pilotado entre el 30 de septiembre y el 11 de octubre cuando a Baldwin se le concedió "un descanso". El PD521 pasó a prestar sus servicios con los Sqns 257 y 266, finalizando la guerra con la letra de la unidad como *ZH-Z*. Fue desguazado en la Unidad de Mantenimiento nº 51 en agosto de 1946.



Typhoon Mk IA R7648 del Sqn Ldr H. S. L. Dundas, OC del Sqn 56, Duxford, junio de 1942

Este Typhoon fue el cuarto avión personal de Dundas que llevó el nombre *Farquhar*. Se entregó al Sqn 56 a comienzos de abril de 1942, sustituyendo al anterior *A*, R7593. Dundas pilotó este Typhoon durante las primeras patrullas defensivas mientras estuvo al mando de un destacamento en Westhampnett en junio de 1942.



Typhoon Mk IB MN134 del Flg Off A. N. Sames, Sqn 137, Manston, junio de 1944

El MN134, originalmente con código *SF-N* cuando llegó al Sqn 137 el 3 de marzo de 1944, recibió un código nuevo como *SF-S* en mayo. Durante junio y julio se convirtió en el máximo "cazador" de V1 del Sqn 137, con nueve derribadas por sus pilotos. El Flg Off *Arty* Sames, el único as de las V1 con el Typhoon, utilizó este avión para reclamar tres de sus cinco derribos y el Wg Cdr Raphael (OC de Manston) también reclamó una con este avión en la noche del 6/7 de julio de 1944. El MN134 continuó en servicio con el Sqn 137 hasta el último día de 1944 cuando resultó dañado.



Typhoon Mk IB EK273 del Sqn Ldr Don *Butch* Taylor, OC del Sqn 195, Ludham, junio de 1943

El EK273, muy poco habitual como avión del jefe de un escuadrón, lleva las iniciales de Taylor en lugar de la letra del escuadrón. *Butch* Taylor había volado con el Sqn 64 durante la Batalla de Inglaterra, reclamando un derribo compartido de un Do.217 y un Bf 110. El 6 de julio de 1943 voló hasta la base principal de Ludham, en Coltishall, y le prestó el EK273 al jefe de vuelo del ala, A. C. Rabagliati, que posteriormente mandó el Sqn 56 en un ataque contra el tráfico marítimo del que no consiguió regresar.



Typhoon Mk IB MP126 del Sqn Ldr B. G. Stapleton, OC del Sqn 247, Eindhoven (B.78), diciembre de 1944

El MP126 fue asignado al Sqn 247 el último día de agosto de 1944 y fue adoptado por el as de la Batalla de Inglaterra *Gerrie* Stapleton, que había asumido el mando de esta unidad a comienzos del mes. En octubre, los Typhoon del Sqn 247 recibieron un gran número de adornos y al M126 le tocó el dibujo que se puede apreciar, realizado por el Oficial de Inteligencia del escuadrón, Flg Off Kay. El 5 de diciembre, el piloto holandés Plt Off Fricky Wiersum pidió prestado el *ZY-Y* y fue derribado por la artillería antiaérea cerca de Rhede. Consiguió realizar un aterrizaje forzoso por detrás de las líneas, donde sus captores mostraron un gran interés por el dibujo.



Typhoon Mk IB JP510 del Sqn Ldr R. H. Fokes, OC del Sqn 257, Warmwell, agosto de 1943

El as de la Batalla de Inglaterra *Ronnie* Fokes asumió el mando del Sqn 257 en julio de 1943 y con él pilotó el JP510, que llevaba un penacho de graduación y un nombre que se pensaba que podía ser *Cowboy II*. Pilotó este Typhoon hasta el 14 de enero de 1944, cuando fue enviado a Hawkers para algunas modificaciones en la cúpula. Volvió al Sqn 257 el 2 de marzo como *FM-Y* y desapareció en un ataque contra las posiciones *Noball* dos semanas después. El nuevo *A* de Fokes fue el MN118, sustituido a su vez en abril por el MN372; él murió en combate pilotando este último aparato seis días después del Día D.



Typhoon Mk IB JP846 del Sqn Ldr W. Lefevre, OC del Sqn 266, Harrowbeer, enero de 1944

El as de la Batalla de Inglaterra y de Malta, Peter Lefevre, asumió el mando del Sqn 266 en agosto de 1943. El JP846 se convirtió en su avión cuando éste fue entregado a la unidad el 25 de septiembre. Lefevre reclamó el derribo compartido de un Ju 88 el 1 de diciembre, un Bf 109 el 21 de enero de 1944 y el derribo compartido de un Fw 190 dos días después, todos ellos pilotando el JP846. Murió tras saltar en paracaídas a muy poca altura después de que el JP846 resultara alcanzado por la artillería antiaérea al atacar las defensas de costa en Aber-Wrach, en Bretaña, el 6 de febrero de 1944.



Typhoon Mk IB JP906 del Flg Off N. J. Lucas, Sqn 266, Harrowbeer, octubre de 1943

Al JP906, entregado al Sqn 266 sólo cuatro días después que el JP846 anterior, se le asignó el código *ZH-L*. El 15 de octubre de 1943 el Flg Off N. J. Lucas persiguió a dos Fw 190 con este avión junto con su punto, Sgt Drummond. Los dos aviones enemigos resultaron derribados y a Lucas se le reconoció uno derribado y uno compartido. Este Typhoon entró nuevamente en acción el 1 de diciembre de 1943, pilotado por el Flg Off S. J. P. Blackwell en una operación *Ranger* sobre el sur de Bretaña; este piloto se encargó de un Ju 52 de rastreo de minas cerca de la Isla de Groix, antes de atacar un Ju 88. Posteriormente, fue alcanzado por el fuego de respuesta y cayó (sobrevivió y escapó), dejando el Ju 88 para otros tres pilotos del Sqn 266; a Blackwell se le reconoció un cuarto de derribo.



Typhoon Mk IB R8781 del Sgt K. G. Taylor-Cannon, Sqn 266, Tangmere, diciembre de 1942

El Sgt *Hyphen* Taylor-Cannon reclamó un Bf 109 con este avión el 17 de enero de 1943 y este mismo aparato compartió el derribo de otro Bf 109 el 14 de abril de 1943 pilotado por el Flt Sgt R. H. Fitzgibbon. Después de prestar sus servicios en los Sqns 195 y 164, el R8781 pasó la mayor parte de 1944 y casi de 1945 en unidades de reparación antes de ser finalmente enviado al Sqn 266 en Alemania en la posguerra. Fue desguazado en la Unidad de Mantenimiento nº 51 en septiembre de 1946.



Typhoon MK IB RB281 del Flg Off A. H. Fraser, Sqn 439, Eindhoven (B.78), febrero de 1945

Este Typhoon de la última fase de fabricación fue asignado al Sqn 439 (RCAF) el 29 de diciembre de 1944. Sólo cuatro días después, en el periodo subsiguiente al infausto ataque de Año Nuevo de la Luftwaffe contra los campos de aviación aliados, el Flg Off Hugh Fraser pilotó este avión en un combate aéreo a baja altura contra un gran número de Fw 190. Fraser derribó dos, siendo el segundo de ellos un *Dora*. En un combate posterior con este avión, el 14 de febrero, derribó un Me 262 de la 5./KG(J) 51. Tras regresar de una operación el 2 de marzo, el RB281 sufrió un fallo en el motor y Fraser realizó un aterrizaje forzoso cerca de Eindhoven.



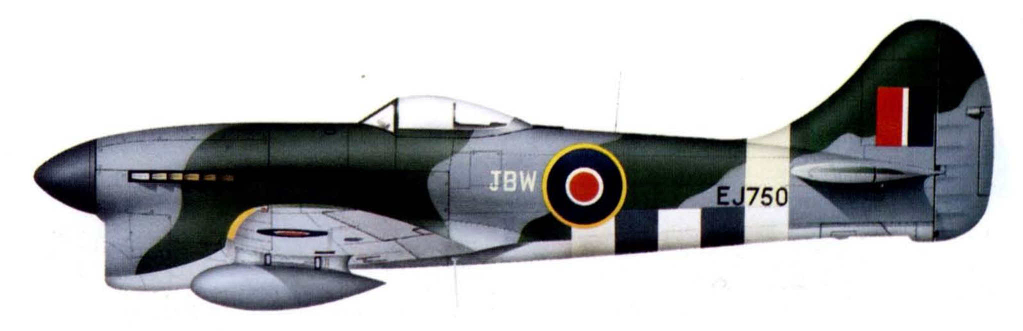
Typhoon Mk IB R7855 del Flg Off R. A. Lallemant, Sqn 609, Manston, febrero de 1943

El R7855, uno de los Typhoon con más éxito en el combate aéreo, fue asignado a *Cheval* Lallemant. Juntos fueron responsables del derribo de cuatro Fw 190 el 19 de diciembre de 1942, el 20 de enero de 1943 y el 14 de febrero de 1943 (dos) y probablemente un quinto más en esta última fecha. Tras sufrir daños en combate el 16 de abril de 1943, el R7855 regresó a Hawker Aircraft para su reparación, pero fue nuevamente evaluado y desmontado por piezas a finales de junio. Lallemant aumentó su registro en su segundo periodo de servicio con el Sqn 198.



Typhoon Mk IB SW411 del Sqn Ldr L. W. F. Stark, OC del Sqn 609, Plantlunne (B.103), mayo de 1945

Cuando *Pinkie* Stark volvió al Sqn 609 para su segundo periodo de servicio fue como oficial al mando. Mantuvo el SW411 como su avión personal desde el 19 de marzo de 1945 hasta que la unidad se disolvió el mes de septiembre siguiente.



Tempest Mk V EJ750 del Wg Cdr Wray, OC del Ala 122, Volkel (B.80), noviembre de 1944

El EJ750, asignado al Sqn 486 el 19 de octubre de 1944, fue utilizado de hecho por el jefe de vuelo del ala 122 y llevó sus iniciales *JBW*. John Wray presentó dos reclamaciones aéreas pilotando este avión (dos Me 262), el 3 de noviembre y el 17 de diciembre de 1944. Cuando el Wg Cdr Brooker sustituyó a Wray en enero de 1945, el EJ750 fue redesignado como *SA-B*, siendo utilizado por los pilotos del Sqn 486, que presentaron reclamaciones el 1 de enero de 1945 (Plt Off Hooper, un Bf 109 derribado) y el 23 de enero de 1945 (Flt Lt Miller, un FW 190 dañado), y el Wt Off Baile (un Bf 109 derribado compartido). El EJ750 resultó afectado por unos restos durante un ataque contra el tráfico marítimo el 8 de febrero de 1945 y realizó un aterrizaje forzoso en territorio enemigo; su piloto, el Flt Lt Miller, consiguió evitar la captura.



Tempest Mk V JN751 del Wg Cdr R. P. Beamont, OC del Ala 150, Newchurch, junio de 1944

El JN751, uno de los primeros Tempest en el servicio operativo, fue asignado al Sqn 3 el 16 de marzo de 1944, pero fue adoptado por el jefe de vuelo del ala 150, R. P. Beamont, como su aparato personal. Llevó sus iniciales y el penacho de graduación (en dirección contraria hacia la bandera) y portó el cono de la hélice en amarillo, parecido al de su Typhoon del Sqn 609. Poco después del Día D fue señalizado con unas bandas más elegantes que las franjas de la invasión ya que Hawker las colocó en la fábrica de Langley. Beamont presentó la primera reclamación aire-aire de un Tempest pilotando este avión sobre Ruán dos días después del Día D y consiguió la mayor parte de sus 31 reclamaciones de las *Diver* con este avión.



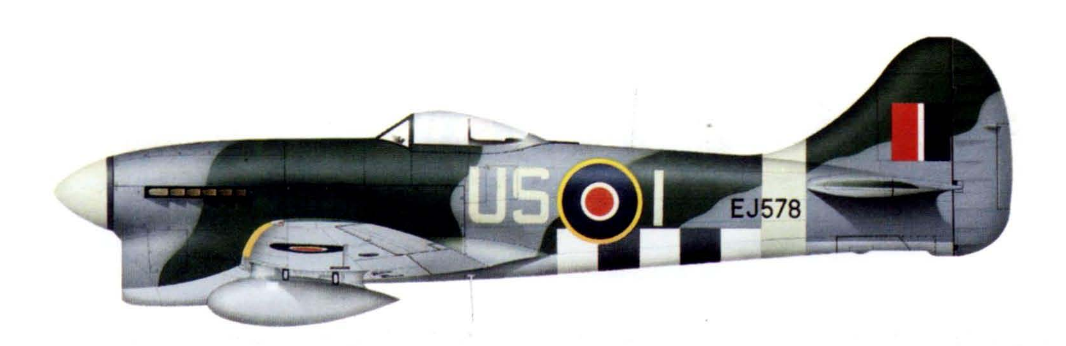
Tempest Mk V JN862 del Flt Lt R. Van Lierde, Sqn 3, Newchurch, junio de 1944

Después de un periodo de mucho éxito con los Typhoon, *Mony* Van Lierde recibió un destino en el Sqn 3 como jefe de escuadrilla pilotando los Tempest. En el verano de 1944 se convirtió en el mejor piloto diurno contra las bombas voladoras V1 al reclamar 44 derribadas. La mayoría de sus reclamaciones las realizó pilotando su avión personal, el JN862.



Tempest Mk V EJ880 del Flt Lt L. C. Luckhoff, Sqn 33, Gilze-Rijen (B.77), febrero de 1945

El Flt Lt Luckhoff pilotó el EJ880, entregado al Sqn 33 en diciembre de 1944, en un combate contra los Bf 109 del I/JG 27 el 25 de febrero de 1945, durante el cual a Luckhoff se le reconocieron dos derribos de aviones enemigos. En la misma salida resultó igualmente alcanzado por la artillería antiaérea, pero regresó a salvo a la base.



Tempest MK V EJ578 del Flg Off J. J. Payton, Sqn 56, Grimbergen (B.60) septiembre de 1944

Jim Payton, uno de los mejores pilotos del Tempest en el combate aéreo, pilotó habitualmente el *US-I*. El primero con esta designación fue el EJ546, que pronto resultó dañado por la explosión de una V1; su sustituto fue el EJ578, con el que Payton presentó su primera reclamación, un Fw 190 probable, el 29 de septiembre de 1944. El Wg Cdr Beamont pidió prestado este avión el 2 de octubre de 1944, con el que consiguió su última reclamación aérea antes de convertirse en prisionero de guerra diez días después.



Tempest Mk V EJ667 del Flg Off J. W. Garland, Sqn 80, Volkel (B.80), diciembre de 1944

El EJ667 fue pilotado normalmente por el Flg Off John *Judy* Garland, que reclamó un Me 262 derribado el 2 de diciembre de 1944, un Fw 190 el 27 de diciembre de 1944 (con el EJ667) y dos Fw 190 el 1 de enero de 1945. Posteriormente lo utilizó el Sqn 3 y fue finalmente transformado en un TT 5 estándar en 1950. Al recibir una segunda vida con esta función, el EJ667 remolcó blancos en la Academia Central de Tiro en Leconfield (como *F-JU-M*) y en la APS Sylt (como *K*).



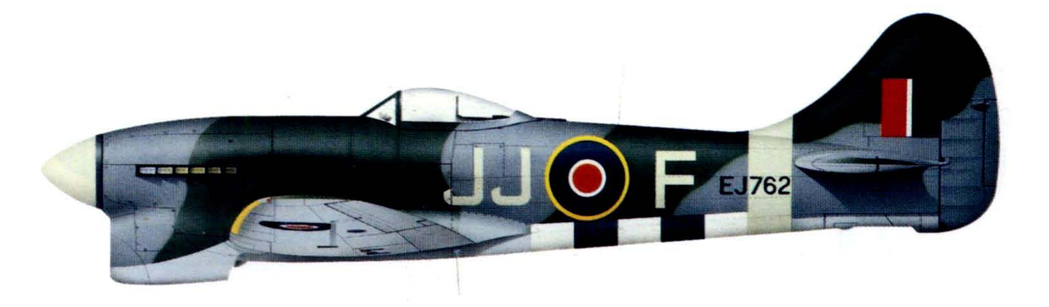
Tempest Mk V NV700 del Sqn Ldr E. D. Mackie, OC del Sqn 80, Volkel (B.80), marzo de 1945

Al asumir el mando del Sqn 80 en enero de 1945, *Rosie* Mackie pilotó el NV657, pero cuando éste resultó dañado el 2 de febrero de 1945, lo sustituyó por el NV700, que había entrado anteriormente en servicio con la Unidad de Instrucción Operativa 56. Él añadió los tres últimos de sus derribos individuales a su impresionante registro con este avión el 7 de marzo (Fw 190D) y el 9 de abril de 1945 (dos Ar 96). Tras resultar dañado posteriormente aquel mismo mes fue sustituido por el SN189.



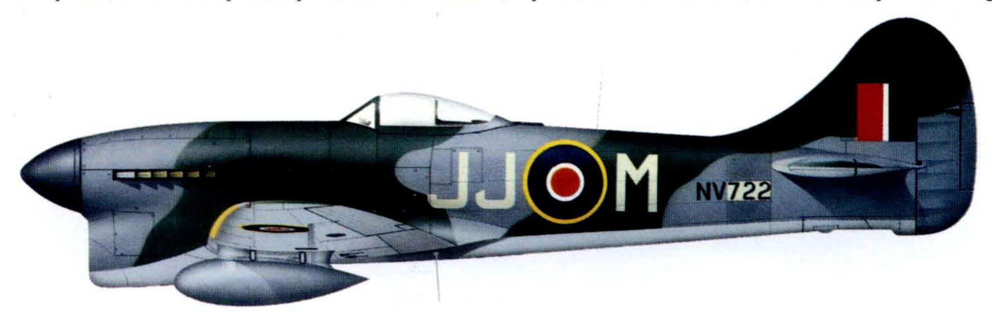
Tempest Mk V NV774 del Flt Lt McAuliffe, Sqn 222, Gilze-Rijen (B.77), marzo de 1945

El NV774, responsable de uno de los tres únicos Ar 234 derribados por los Tempest, fue entregado al Sqn 222 el 8 de febrero de 1945 y prestó sus servicios con esta unidad hasta que los Tempest fueron abandonados en Weston Zoyland el 23 de octubre de 1945, mientras los pilotos partían hacia Molesworth para reequiparse con los Meteor. El 14 de marzo de 1945, al Sqn 222 se le reconoció el derribo de un Ar 234 de la KG 76, que había atacado el puente de Remagen; fue compartido entre el Flt Lt McAuliffe con el NV774 y el Flg Off McClelland con el NV670 *ZD-X*. Desde Weston Zoyland el NV774 fue asignado a la Academia de Instrucción Técnica 16 y, finalmente, fue desguazado allí en mayo de 1947.



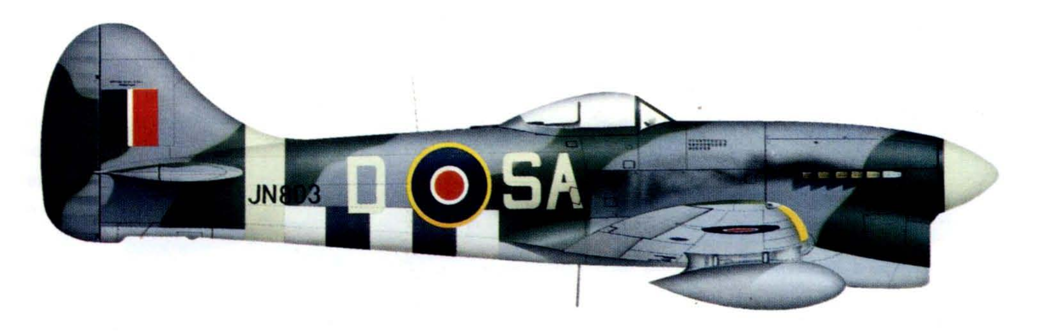
Tempest Mk V EJ762 del Flt Lt D. C. Fairbanks, Sqn 274, Volkel (B.80), noviembre de 1945

El EJ762, asignado al Sqn 274 el 28 de septiembre de 1944, fue pilotado por vez primera por Fairbanks en una operación el 17 de octubre y siguió siendo su aparato favorito hasta el 19 de noviembre, cuando resultó gravemente dañado por la artillería antiaérea. Una vez reparado, el EJ762 fue pilotado por Fairbanks una sola vez, el 17 de diciembre, reclamando dos Bf 109 derribados y un tercero dañado durante aquella salida. Posteriormente, él fue destinado al Sqn 3 como jefe de escuadrilla. El EJ762 realizó un aterrizaje forzoso en territorio enemigo el 1 de febrero de 1945 y su piloto, el Flt Lt G. J. Bruce, se convirtió en prisionero de guerra.



Tempest Mk V NV722 del Sqn Ldr W. J. Hibbert, OC del Sqn 274, Volkel (B.80), marzo de 1945

Aunque *Jesse* Hibbert no presentó ninguna reclamación en combate aéreo con este avión, fue su aparato favorito mientras estuvo al mando del Sqn 274 en marzo de 1945. El Flt Lt Pierre Clostermann también lo pilotó en al menos dos ocasiones durante su estancia en el Sqn 274. Después de resultar dañado en abril, fue reparado en la Unidad de Reparación 151 y enviado al Sqn 486 el 1 de mayo de 1945 como *SA-Q*. Justo al día siguiente cayó por culpa de la artillería antiaérea cerca de Lubeck; su piloto, el Flg Off Owen Eagleson (máximo "destructor" de las V1 del Sqn 486), consiguió evitar la captura.



Tempest Mk V JN803 del Wt Off J. H. Stafford, Sqn 486, Grimbergen (B.60), septiembre de 1944

Al llegar al Sqn 486 el 17 de mayo de 1944, el JN803 se convirtió en uno de los Tempest que derribó más V1. Su marcador indica 26 derribos y se cree que eran más aplicables al avión que a ningún piloto; hasta 13 presentaron reclamaciones pilotando este avión y tanto el Plt Off Stafford como el Wt Off Kalka consiguieron cuatro V1 cada uno con el JN803. Tras unas reparaciones en noviembre fue enviado al Sqn 3 el 7 de diciembre de 1944 y desapareció, con su piloto, 23 días después cuando fue derribado por un Bf 109 de la JG 27.



Tempest Mk V SN129 del Sqn Ldr C. J. Sheddan, OC del Sqn 486, Fassberg (B.152), mayo de 1945

El SN129 lleva el penacho de graduación y el marcador de Jimmy Sheddan, el último CO de la guerra del Sqn 486. Este avión fue asignado a la unidad el 13 de marzo de 1945 y su primera victoria en combate llegó el 10 de abril cuando *Smokey* Schrader reclamó un Fw 190. Jack Stafford consiguió otro Fw 190 el 12 de abril, y Sheddan, un tercero el día 14. Al día siguiente, el SN129 salió nuevamente victorioso contra los Fw 190 ya que Brian O´Connor reclamó uno derribado y otro dañado; este último se consideró derribado y compartido con el Sqn Ldr Mackie y con otro piloto del Sqn 80. Sheddan aún compartió el derribo de otro el 16 de abril y celebró su ascenso al mando de la unidad el 2 de mayo con una última reclamación (compartida) de un hidroavión cuatrimotor sin identificar.



Tempest Mk V NV969 del Sqn Ldr Schrader, OC del Sqn 486, Hopsten (B.112), abril de 1945

El NV969, pilotado por *Smokey* Schrader durante la mayor parte de su carrera de victorias, había llegado al Sqn 486 a finales de marzo de 1945. La primera reclamación de esta pareja llegó el 15 de abril (dos FW 190) y luego llovieron las victorias: dos Fw 190 el 16 y el 29 de abril, un Bf 109 el día 21 y dos Bf 109 y uno compartido el 29 de abril. Al NV969 no le esperaba un destino de almacenamiento y desguace en la posguerra ya que el 19 de junio de 1945 los paneles de las alas salieron despedidos durante un vuelo en formación y se hundió en el mar en las proximidades de Copenhague; Owen Eagleson, el piloto, escapó en paracaídas.



Tempest Mk V EJ558 del Flg Off B. F. Miller (USAAF), Sqn 501, Bahía de Bradwell, octubre de 1944

El EJ558, que sustituyó al EJ538, llegó al Sqn 501 el 31 de agosto de 1944. Pilotado a menudo por el Flg Off *Bud* Miller (un piloto de intercambio de la USAAF), llevaba el marcador de las *Diver* por delante de la cabina. Miller reclamó su última V1, con este avión, en la noche del 24 al 25 de septiembre de 1944. Posteriormente, el Flg Off J. A. L. Johnson reclamó dos con el EJ558 en la noche del 21 al 22 de octubre de 1944.



Durante la campaña de Normandía, los pilotos de la 2ª Fuerza Aérea Táctica se vistieron con uniformes de campaña del Ejército de Tierra, que habían sido pensados para facilitar su identificación como personal aliado si eran derribados en una zona de combate. Aquí se puede ver al Sqn Ldr A. E. Umbers, CO del Sqn 486 (RNZAF) vistiendo todavía este uniforme a comienzos de 1945, junto con un machete. También lleva puestas las botas de vuelo modelo 1942, que algunos pilotos preferían y que quizá fuesen más cálidas durante el invierno de 1944/1945, y un gorro de pastor (popular en la 2ª Fuerza Aérea Táctica).

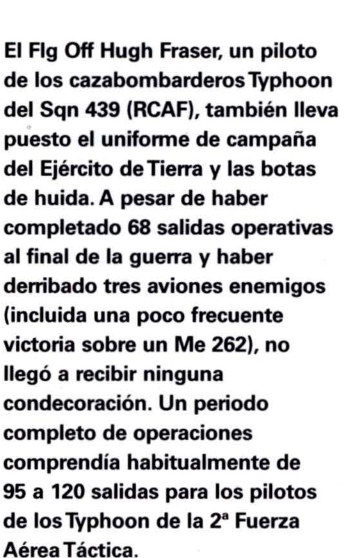
El Wg Cdr R. P. Beamont, jefe de vuelo del Ala 150, lleva puesto el uniforme de campaña reglamentario de la RAF con las botas de huida que, si era necesario, se podían cortar para asemejarse a unos zapatos civiles y así facilitar la evasión. La bota derecha tiene una daga remachada en el lado para su uso en emergencias que incluyeran cinchas enganchadas o para pinchar una lancha que se hubiera inflado accidentalmente dentro de la cabina.

El Wg Cdr D. J. Scott, RNZAF, Jefe del Ala de Tangmere a finales de 1943, llegó a convertirse en el coronel más joven (a los 26 años) de la RNZAF. Su compañero es un terrier con el pelo de punta llamado *Kim* (con el nombre del Club Kennel de *Napier Sabre),* que había sido regalado por Turton and Platts, fabricantes de las válvulas de manguito del Sabre.







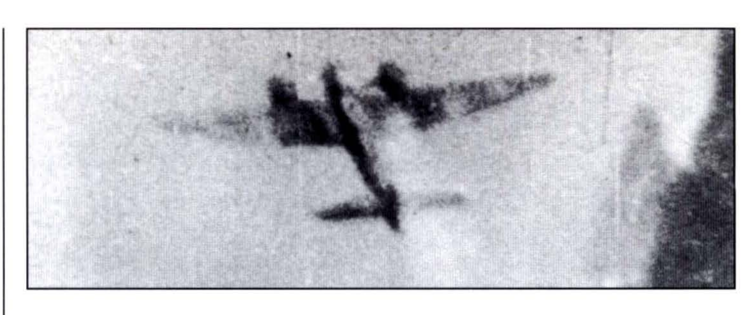


El Flg Off Hugh Fraser, un piloto de los cazabombarderos Typhoon del Sqn 439 (RCAF), también lleva puesto el uniforme de campaña del Ejército de Tierra y las botas de huida. A pesar de haber completado 68 salidas operativas al final de la guerra y haber derribado tres aviones enemigos (incluida una poco frecuente victoria sobre un Me 262), no llegó a recibir ninguna condecoración. Un periodo completo de operaciones comprendía habitualmente de 95 a 120 salidas para los pilotos de los Typhoon de la 2ª Fuerza Aérea Táctica.

El Sqn Ldr Johnny Baldwin, el mejor as de los Typhoon, aparece aquí como CO del Sqn 198 en el invierno de 1943/1944. También llegó a convertirse en coronel a la edad de 26 años. Baldwin lleva puesto un chaleco salvavidas con monograma y los pantalones cubren las botas de huida.

El Sqn Ldr David Fairbanks de la RCAF (aunque era ciudadano de EE UU) era el CO del Sqn 274 en febrero de 1945. El mejor as piloto de los Tempest de la guerra, aquí se le puede ver con el uniforme de campaña reglamentario de la RAF y las botas de vuelo modelo antiguo por debajo de los pantalones. Quizá como CO creía que tenía que dar ejemplo a sus hombres ya que el atuendo de los pilotos de las unidades del frente de la 2ª Fuerza Aérea Táctica solía ser bastante más informal en los últimos meses del conflicto en Europa, como lo demuestran algunos de estos perfiles de uniformes.

... **La víctima fue un Ju 88 (como se pudo ver en su cámara del cañón) que se encontraba a poca altura en una operación *Ranger* al sur de Soissons el 5 de octubre de 1943.**



saparecer hizo que su pérdida fuera aún más triste. Encargados de la escolta próxima de los Marauder de la USAAF (Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de los Estados Unidos), se dispusieron dos Typhoon por cada "caja" de bombarderos medios. Una vez más apareció el viejo problema del reconocimiento y dos Typhoon (incluido el de Thornton-Brown) fueron derribados por los Thunderbolt de la USAAF. El CO saltó en paracaídas con éxito para acabar siendo tiroteado por las fuerzas terrestres alemanas y morir mientras descendía. Su recambio fue Johnny Wells, un "veterano miembro" del Sqn 609 cuyo registro se encontraba en tres derribos y uno dañado cuando asumió el mando.

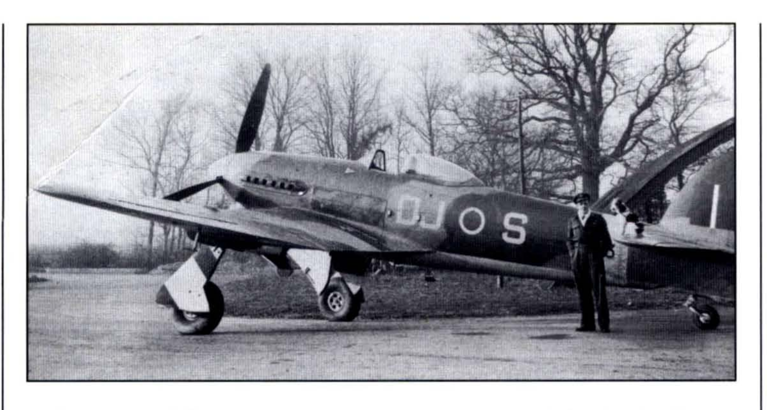
El Año Nuevo comenzó con los pilotos de los Typhoon de los Sqns 198 y 609 acaparando la atención de todo el mundo. El 2 de enero una operación *Ranger* del Sqn 198 sobre el oeste de París localizó más blancos terrestres (Bf 110 y Me 210 en un campo de aviación de la Luftwaffe), pero en el viaje de vuelta sorprendieron a varios aviones de instrucción Bu 131 sobre París y los persiguieron ¡alrededor de la Torre Eiffel! Uno fue derribado y el otro dañado, mientras que el resto resultaron ser demasiado esquivos. Un Fw 190 al que también se encontraron no tuvo tanta suerte y cayó ante los cañones del Sqn Ldr Baldwin. Al día siguiente, el Flg Off Charles Detal derribó un Fw 190, que supuso su cuarta reclamación en tres meses. Acumularía tres más antes de final de mes, lo que le convirtió en el as con resultados más rápidos del Typhoon.

El 4 de enero, los Sqns 198 y 609 salieron en masa (con siete y nueve Typhoon respectivamente) en una operación *Ranger* en apoyo de la operación *Ramrod 421*. El plan consistía en volar a altura cero hasta el campo de aviación de Gilze-Rijen (que por un extraño vericueto del destino sería su base en menos de un año), donde se separarían. Entonces el Sqn 609 cubriría los campos de aviación de Volkel y Deelen, mientras que el Sqn 198 "visitaría" Eindhoven y Venlo.

Al aproximarse a Gilze-Rijen los pilotos de los Typhoon localizaron un Do 217 y lo siguieron hasta el campo de aviación. Allí se produjo una escena que recordó a la que tuvo lugar en Eindhoven un mes antes; al Sqn 609 se le reconocieron cuatro Do 217 (y otros dos más y un avión sin identificar, que se cree que fue un Ju 88C, sobre el terreno) frente a una única reclamación del Sqn 198. *Pinkie* Stark compartió uno de los Dornier como su cuarta victoria.

El resto de la fuerza de Typhoon (en enero de 1944 había unos 19 escuadrones equipados con este modelo) se perdió gran parte de esta acción. Desde finales de noviembre de 1943 la mayor parte de estas unidades se habían visto envueltas en una campaña menos atractiva contra las posiciones *Noball,* las construcciones concebidas para el lanzamiento de las bombas voladoras V1.

Mientras tanto, los Sqns 198 y 609 continuaron apuntándose victorias. Mike Bryan sacó tiempo de su trabajo de plana mayor para volar con su



Ascendido para mandar el Ala de Tangmere, se puede ver al Wg Cdr Des Scott posando junto a su Typhoon R8843, que llevaba sus iniciales. Éste fue el primer Typhoon con la cúpula deslizante, que tanto hizo para mejorar la visibilidad desde la cabina. Los suministros fueron lentos al principio y estos aviones siguieron siendo un privilegio de los jefes de escuadrilla y escuadrón en la mayoría de las unidades hasta bien entrado 1944.

antiguo escuadrón en una ocasión y tanto él como Baldwin derribaron aviones de transporte Caudron-Goeland de la antigua *Armée de l'Air* el 13 de enero. Once días después, el Flg Off Geoff Eagle, del Sqn 198 (que tenía al menos dos derribos, uno probable y tres dañados de un periodo de servicio en el que pilotó los Hurricane Mk II con el Sqn 274 en el Desierto Occidental) se unió al selecto grupo de pilotos de los Typhoon que reclamó tres derribos en una única salida.

Eagle formaba parte de una formación de hasta 24 Typhoon, sacados de los Sqns 3, 198 y 609, que habían sido enviados a Coltishall aquel día. Se les había encargado la escolta de los Beaufighter del Mando de Costa en un ataque contra el tráfico marítimo en las proximidades de las islas Frisias, pero cuando los *Beau* llegaron a Coltishall dos minutos antes y al no poder volar en círculo, sólo algunos elementos del Sqn 3 y cuatro aviones del Sqn 198 lograron establecer contacto. El resto se vio obligado a volver después de 20 minutos de infructuosa búsqueda.

Eagle, que formaba parte de este último grupo, decidió continuar con el rumbo por su cuenta con la esperanza de alcanzar a la formación principal. En esto no tuvo éxito, pero a unos 50 kilómetros al norte de Ameland, volando a altura cero, se encontró con 12 Bf 109G. Volaban en tres secciones de cuatro cada una, en una formación vic plana, a 300 pies, aproximándose desde la izquierda en un rumbo con ángulos rectos por su lado. Su informe de combate dice lo siguiente:

"Salí por la izquierda y ataqué al jefe del escuadrón con una ráfaga corta desde 270 metros y a 90º, colocando unos 3,5 anillos de deflección para una velocidad del blanco de 416-448 km/h. Esto provocó impactos de cañón en el depósito lanzable de la panza e hizo que explotara, envolviendo a todo el avión con combustible incendiado y enviándole hacia abajo para hundirse en el mar".

"Manteniendo la misma línea de vuelo y de deflección pasé la puntería al número 3 de la misma sección, al que disparé una ráfaga más larga mientras me acercaba de 170 a 70 metros. Durante un instante no vi nada, luego un impacto provocó una emisión de humo blanco grisáceo desde la cabina. Inmediatamente, el alemán dio una sacudida hacia la izquierda, chocó contra el nº 4 y ambos se unieron en la caída para unirse a su difunto jefe".

Una de las otras dos secciones realizó un intento poco entusiasta de ataque frontal mientras Eagle salía por la izquierda, antes de unirse a la otra sección y huir hacia casa soltando humo de gases negros por sus tubos de escape. Esto dejó solo al único superviviente de la primera sección quien, tras un intento fallido de colocarse en la cola de Eagle, también huyó hacia casa, permitiendo que el piloto del Typhoon pusiera rumbo a Coltis-



El Flg Off Geoff Eagle atacó él solo una docena de Bf 109 el 24 de enero de 1943 reclamando tres de ellos. Tras entrar en servicio en el norte de África pilotando los Hurricane con el Sqn 274 y presentar varias reclamaciones, esto elevó su registro al menos a cinco (posiblemente siete) derribos, un derribo probable y dos o tres dañados. Murió poco después de la guerra mientras realizaba pruebas de hélices con De Havilland cuando su Typhoon sufrió un fallo estructural y se estrelló.

hall. Estos tres derribos le valieron a Eagle una DFC, así como la condición de as. Finalizó su periodo de servicio operativo para finalmente perecer unos pocos días después del final de la guerra en el penúltimo accidente de los Typhoon debido a un fallo estructural.

Tres días después se proclamaron otros dos ases más de los Typhoon cuando *Pinkie* Stark y Charles Detal se encargaron de una operación *Rhubarb* hacia Bruselas. La primera víctima de Detal fue un Bf 110 plata de Erla Bruselas (una unidad de reparación), para luego atacar algunos aviones más del mismo tipo en el campo de aviación de Evere. A continuación, le llegó el turno a Stark y a un avión de transporte, que en su día se creyó que era un Caudron-Goeland pero que ahora se sabe que fue un Fw 58 del *Flugbereitschaft Ld. Kdo.* y que quedó destrozado en el jardín trasero de una casa de Bruselas. Finalmente, Detal persiguió y derribó un Bf 109 de la 6./JG 2, que se estrelló y se incendió junto a una casa en la zona sur de Bruselas. Detal quedó preocupado porque pudiera ser su propia casa. Éstos fueron el quinto y sexto derribos de Detal, y sus últimos ya que este dotado piloto pereció en un accidente de vuelo apenas dos meses más tarde.

En febrero, cuatro pilotos más superarían la marca de cinco derribos antes de que se terminaran los días de caza del Typhoon. El primero de ellos fue Norman Lucas, del Sqn 266, quien, con sus cuatro confirmados (incluidos tres compartidos) ya mencionados, añadió un quinto el 9 de febrero durante la operación *Rodeo 78* cerca de Evreux.

Esta acción fue bastante diferente a la persecución habitual con el mando de gases abierto por completo, como relata el siguiente informe. Lucas vio en primer lugar a un avión sin identificar a unos ocho kilómetros a la derecha, al que comenzó a perseguir:

"Cuando me encontraba a unos 1.350 metros por detrás del avión enemigo lo reconocí como un hidroavión Do.24, así que cerré el obturador del radiador y tiré del mando de gases hacia atrás. Abrí fuego con una ráfaga de tres segundos desde 450 m, aproximándome hasta los 200 justo por detrás y ligeramente por debajo".

"Observé impactos por todo el avión enemigo, con los dos motores exteriores incendiados y con los "flotadores" ardiendo en llamas, que se extendieron a lo largo del fuselaje rápidamente. El F/O Miller atacó después de que yo me hubiera alejado y como resultado de su ataque observé varias explosiones y las llamas extendiéndose por las alas".

"Lo que quedaba del avión enemigo pasó casi rozando a lo largo de un par de campos, golpeó un árbol, volcó y explotó. El humo de su explosión se elevó hasta una altura de unos 1.000 pies".

El "obturador del radiador" que se menciona en este informe era el *flap* articulado por debajo del carenado del radiador, que añadido al mayor enfriamiento a velocidades inferiores también se podía utilizar de forma eficaz como freno aéreo.

El Sqn 266 entró en acción de nuevo al día siguiente y esta vez fue el turno de la quinta victoria del Flt Lt Johnny Deall. Ocho Typhoon despegaron desde Beaulieu, en New Forest, mandados por el Wg Cdr Baker en la operación *Rodeo 80* del Grupo 10. Cuando los Typhoon llegaron al campo de aviación de Etampes, en el que había dispersos unos 15 Ju 88, se desarrolló la acción clásica:

"Yo ataqué a un Ju 88, disparando una ráfaga corta de 270 a 180 metros y alcancé al avión enemigo en el fuselaje entre los planos principales.

El avión enemigo se incendió. Al mirar atrás después del ataque vi al avión enemigo arder profusamente, con llamas que llegaban casi a los diez pies de alto. Reclamé aquel avión enemigo como derribado. Nos reorganizamos y pusimos rumbo a 010º. Al aproximarnos a otro aeródromo ataqué a un enorme avión enemigo que había aterrizado sobre la panza, un Do 217, creo. Un equipo operativo se encargaba del avión enemigo y un vehículo de clasificación permanecía en las proximidades del avión enemigo. Mi primer proyectil se quedó un poco corto pero finalmente conseguí varios impactos en el avión enemigo, dispersando al equipo operativo a derecha e izquierda y, probablemente, matando a algunos de ellos. Después de este ataque vi a un Ju 88 volando hacia el oeste a 1.000 pies. Tras llamar al W/C Baker pasé al ataque disparando una ráfaga de dos segundos desde los 315 hasta los 135 metros, con un ángulo de ataque de 20º-10º, con la que conseguí importantes impactos en todo el avión enemigo, que se incendió envuelto en llamas, se rompió por la mitad y la cola y parte del fuselaje chocaron contra el suelo después de la parte principal del avión. En aquel momento estaba separado del W/Cdr Baker y de su punto, con el resto de los aviones (dos del escuadrón 266 y uno del 193), así que puse rumbo hacia el oeste. Después de tres minutos en este rumbo mi punto, F/O McGibbon, informó sobre aviones enemigos a la derecha, nos volvimos hacia ellos y resultaron ser aviones de instrucción (Harvard) que iban a aterrizar. Yo no pude pasar al ataque. El Flying Officer McGibbon derribó tres de ellos. Como no veíamos más aviones enemigos en los alrededores le dije a la sección que se reorganizara y que pusiéramos rumbo a casa".

Los aviones de instrucción *Harvard* eran de hecho Yale, la versión con el tren de aterrizaje fijo del avión de instrucción enviado a los franceses antes del comienzo de la guerra. McGibbon fue el cuarto, y último, piloto de los Typhoon que reclamó tres victorias aéreas en una única salida.

El 12 de febrero el Flt Lt John Niblett (uno de los jefes de escuadrilla del Sqn 198) consiguió su quinto derribo en seis semanas (un LeO 45) a añadir a un Me 210, un Bf 109 y dos Fw 190 compartidos. En tres meses estaría al mando de la unidad.

El último de los nuevos ases de febrero fue *Cheval* Lallemant, aunque sus propias pesquisas indican que su Fw 190 probable había sido confirmado como derribado por el servicio de escucha de radio *Y*, lo que le convirtió en as mucho antes (el 14 de febrero de 1943) y, de hecho, en el primer as del Typhoon. También derribó un Me 210 el 21 de enero de 1944 mientras prestaba sus servicios en el Sqn 197, aunque no se le permitió presentar una reclamación por esta victoria, dado que su Jefe de Ala estaba disgustado porque él había solicitado el traslado al Sqn 198. Posteriormente, Lallemant confirmó este derribo por sí mismo al localizar los restos tras la invasión del Día D.

Sin embargo, su quinto avión enemigo derribado oficialmente lo anotó el 26 de febrero cuando (volando por entonces con el Sqn 198) él y su punto, Flg Off Hardy, se encontraron inesperadamente con un caza nocturno Bf 110 en las proximidades de Dunquerque, tras un infructuoso despegue en alarma desde Manston. Después de atacar en primer lugar de frente, los Typhoon giraron para lanzar más fuego de cañón contra el desventurado caza bimotor, que se hundió en el mar. El piloto era el *experte* (as alemán) de 54 victorias *Oberfeldwebel* (Brigada) Helmut Vinke, del IV./NJG 1,



El Typhoon JR371 "TP-R" de largo alcance del Sqn 198 sale de la zona de dispersión de Manston. El Flg Off J. Macdonald derribó un Ju 88 y compartió un Ar 98 con otros tres pilotos con este avión el 13 de enero de 1944.

quien había tomado la imprudente decisión de pilotar su pesado caza nocturno sobre el Canal de la Mancha durante las horas diurnas.

Por entonces, los días del Typhoon estrictamente como caza ya estaban más que contados. Los escuadrones restantes de Typhoon del Mando de Caza pasaron a formar parte de las Alas de la 2ª Fuerza Aérea Táctica que se estaban organizando e incluso los Sqns 609 y 198 se encontraron pilotando aviones cargados con portaproyectiles. Su independencia se había terminado ya, puesto que se estaban destruyendo de forma sistemática las posiciones de radar, los ferrocarriles y las carreteras como preparación para la invasión.

Una de las nuevas unidades que se formaron en aquella época fue el Ala 136, mandada por Mike Bryan, que había mantenido su relación con el Sqn 198 mientras se encargaba de una mesa de despacho en un "descanso". Su quinta victoria, la cuarta con los Typhoon, la había logrado de esta forma el 13 de enero, pero su quinto derribo con los Typhoon llegó el 18 de mayo después de haber pasado a formar parte del Ala. El derribo compartido de un Bf 109 le convirtió en el último piloto en alcanzar la condición de as con los Typhoon. Tras la invasión, los pilotos de los Typhoon reclamaron otros 50 derribos, pero quedarían muy dispersos entre 17 escuadrones.

Los logros de los pilotos de los Typhoon durante los dos años desde que habían comenzado las operaciones difícilmente se pueden resumir mejor de lo que lo hizo uno de ellos, el Wg Cdr *Bee* Beamont, que tanto hizo por comenzar este proceso:

"... surgió una nueva estirpe de pilotos de caza. Los tradicionales *chicos de los cazas de los Spitfire* todavía tenían mucha presencia y eran muy demandados para su esencial trabajo de establecimiento y mantenimiento de la superioridad aérea, pero los *retiradores de fango* de la fuerza de Typhoon, y de los posteriores Tempest, se habían convertido en un aguerrido grupo de esforzados pilotos que se enfrentaban a todo lo que se encontraran en cotas bajas, que tenían confianza en su capacidad para llevar sus enormes cazas ante cualquier cosa que ofreciera el clima o el enemigo y que atacaban sus blancos con precisión y con intensidad con proyectiles, bombas o con sus cañones favoritos de 20 mm".

"Eran pilotos diestros y valerosos, orgullosos de su misión, a través de la cual pudieron ver claramente los resultados de apoyar y con frecuencia salvar a nuestras valientes fuerzas terrestres de muchas bajas todos los días desde el Día D en adelante en aquel histórico avance a través de Europa".

EL DÍA D Y LAS *DIVER*

Mientras los escuadrones de Typhoon se habían estado reorganizando para apoyar la invasión del Día D, un nuevo actor entró en la escena, el Hawker Tempest. Ya en 1940 se habían identificado las limitaciones de las pesadas alas del Typhoon y en septiembre de 1941 se había iniciado un nuevo diseño. Las nuevas alas más finas precisaban la sustitución de los depósitos de combustible de las alas, por lo que, consiguientemente, se alargó el fuselaje del mejorado Typhoon Mk II para permitir la colocación de un depósito de 345 litros por delante de la cabina. El avión resultante se diferenciaba tanto del Typhoon que pronto fue rebautizado como "Tempest".

Se desarrollaron varias versiones con motores diferentes, pero la del Napier Sabre fue la que entró en primer lugar en servicio; contra toda lógica, ésta fue numerada como Mk V. Los Mk I, III y IV nunca entraron en servicio, pero el Mk II con motor Bristol Centaurus llegaría a los escuadrones de la RAF demasiado tarde para entrar en acción en la guerra.

El primer ejemplar del Tempest V voló el 21 de junio de 1943, formando parte de un pedido inicial de 100 de estos aviones. Estos cazas fueron conocidos como los Mk V Serie I y se distinguieron posteriormente de los Mk V Serie 2 por disponer de los cañones de ánima larga Hispano Mk II, que sobresalían unos 20 centímetros por delante del borde de ataque de las alas.

En octubre del mismo año se entregó el tercer modelo de la producción de Tempest V a la A&AEE de Boscombe Down, para una serie de pruebas entre las que se incluían las valoraciones de manejo y rendimiento. El informe resultante fue satisfactorio en general, siendo los principales puntos de crítica los pesados alerones (aunque todavía se podían mover incluso cuando el caza volaba a 856 km/h de velocidad aérea indicada en un picado) y el escaso índice de tonel. Estos aspectos se mejorarían rápidamente de forma importante con la adaptación de alerones con aletas de compensación de resorte.

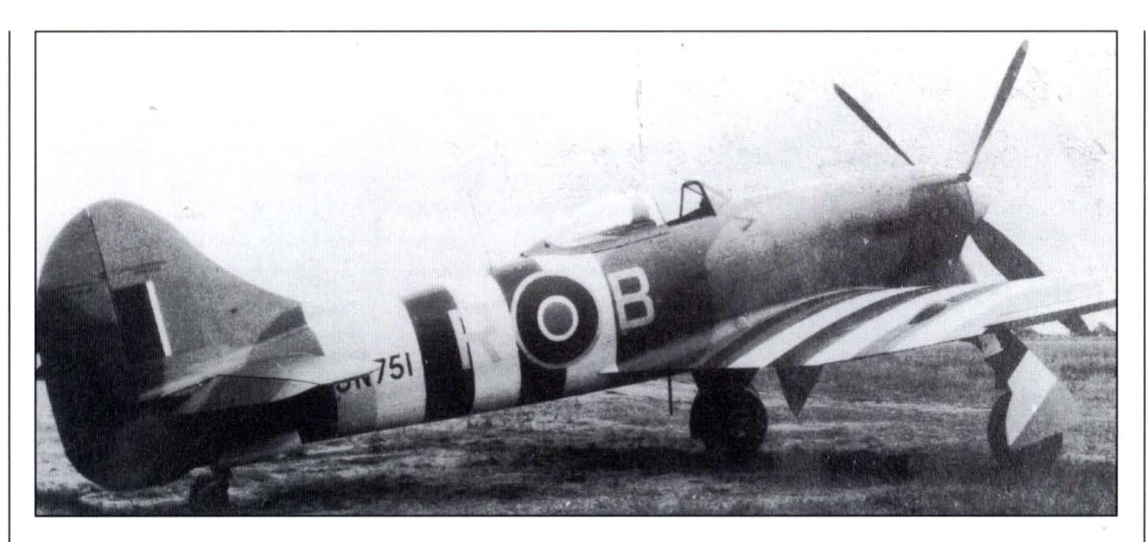
La visión desde la cabina (con una cúpula idéntica a la cúpula deslizante del Typhoon) se consideró excelente. La velocidad máxima se estableció que variaba entre los 601 km/h a nivel del mar y los 691 km/h a 18.400 pies, registrándose unos muy útiles 657 km/h a 6.600 pies. Resultaba evidente que con un poco más de refinamiento la RAF estaba a punto de recibir su caza más potente hasta la fecha para cotas medias y bajas.

Para descubrir simplemente lo bueno que iba a ser el Tempest se envió un primer avión de la producción a la AFDU en Wittering para las pruebas comparativas con los cazas alemanes y aliados del momento. Por entonces, a los aviones de la producción se les habían adaptado los alerones con aletas de compensación de resorte, que mejoraron enormemente el índice de tonel, especialmente en velocidades por encima de los 400 km/h de velocidad indicada.

En primer lugar se probó el Tempest frente a un Typhoon (con la cúpula vieja) y las ventajas que ofrecía la nueva cúpula del primero quedaron

Después de su excelente periodo de operaciones con el Sqn 609, durante el que contribuyó a dar notoriedad al Typhoon, *Bee* Beamont pasó su periodo de descanso con Hawker Aircraft ayudando a desarrollar el Tempest. En febrero de 1944 fue ascendido para mandar la primera Ala de Tempest y aquí se le puede ver con su avión personal, el JN751 "R-B".





El JN751 después del Día D, con las bandas de la invasión inmaculadas que le fueron colocadas en las instalaciones de Hawker en Langley. Beamont reclamó la primera victoria aérea de este modelo con este mismo avión el 8 de junio de 1944.

evidenciadas inmediatamente en el despegue, en el aterrizaje, en el vuelo en formación y en el combate aéreo. La visión total se consideró superior a la de cualquier avión enemigo o aliado en servicio en aquel momento. El motor era más suave y se estableció que el timón, los alerones y el timón de profundidad eran todos más eficaces que los de sus predecesores. Las velocidades máximas en las diversas cotas y posiciones fueron en torno a 24-32 km/h superiores a las del Typhoon; esta velocidad suplementaria compensaba la menor capacidad interna de combustible, lo cual le daba al Tempest un radio de acción similar al del Typhoon.

La velocidad ascensional se encontraba en torno a los 300 pies/minuto mejor en la velocidad media de ascensión máxima, pero la ascensión en *zoom* se mejoró enormemente gracias a la estructura más limpia del avión y el rendimiento en el picado salió beneficiado igualmente. De hecho, la aceleración del Tempest en el picado era notable; ésta y su estabilidad como plataforma de cañones serían las claves para su éxito en combate sobre el noroeste de Europa.

Los vuelos contra el Mustang III, el Spitfire XIV, el Bf 109G y el Fw 190A revelaron que el Tempest era más rápido que todos ellos por debajo de los 20.000 pies, de 24 a 32 km/h en el caso de los modelos aliados y de 64 a 80 km/h con respecto a los modelos alemanes. En cotas más altas el Mustang y el Spitfire pronto invirtieron esta situación, pero aunque el Bf 109G pudo igualar al Tempest, el Fw 190 siguió siendo más lento.

El Tempest sólo pudo ser superado en los virajes por el Mustang y, con mayor facilidad, por el Spitfire, pero se mantuvo firme ante el Fw 190 y superó al Bf 109, que pasaba por dificultades cuando el slat del borde de ataque se abría al aproximarse a la entrada en pérdida. En el índice de tonel el Tempest no pudo compararse con el Fw 190 y también fue inferior al Mustang y al Spitfire, aunque esta situación se invertía con este último a velocidades por encima de los 560 km/h. Por debajo de esta velocidad, el Tempest apenas era igual al Bf 109, pero por encima de ella podía dejar atrás al caza alemán realizando un rápido cambio de inclinación y dirección.

Al comparar el Tempest con el Spitfire XIV, la AFDU comprobó que los atributos de los dos aviones eran completamente diferentes y por esta razón los escuadrones de Typhoon se reequiparon con los Tempest, mientras que los Spitfire XIV llegaron a las unidades equipadas con los modelos anteriores del

Spitfire. Inicialmente, se siguió esta política segura y los primeros Tempest se enviaron a los Sqns 3 y 486 a comienzos de 1944. Sin embargo, el ritmo de envío fue lento y cuando se formó la primera Ala en Newchurch a finales de 1944, estas dos unidades se unieron al Sqn 56, que todavía disponía de unos pocos Typhoon y de algunos Spitfire IX provisionales. El Jefe de Vuelo del Ala no era otro que el más que apropiado *Bee* Beamont, fresco tras un periodo de "descanso" como piloto de pruebas de Hawker Aircraft, donde ayudó a desarrollar el avión que entonces iba a llevar al servicio operativo.

Beamont trabajó intensamente para preparar su Ala para el "segundo frente" y aunque fue declarada operativa el 7 de mayo, a esta unidad todavía le faltaban los Tempest para su tercer escuadrón; increíblemente, esto se debía sobre todo a una disputa industrial en Hawker Aircraft. Mantenidos en la reserva durante la mayor parte del Día D, los Tempest fueron finalmente asignados para emprender una operación al atardecer, con mala situación climatológica, para acabar siendo retirados cuando llegó la noche. El día siguiente pasó sin incidentes, pero en el segundo día después del Día D por fin entraron en acción. Al mando del Sqn 3 en una línea de patrulla entre Rouen y Lisieux, con el Sqn 486 como cobertura, Beamont localizó cinco Bf 109G en línea por detrás a unos 5.000 pies por debajo. Lanzándose en picado para interceptarlos consiguió acercarse por detrás de la formación enemiga y eligió al último hombre como su blanco, tal y como lo recuerda en *Tempest Over Europe (Tempestad sobre Europa):*

"A unos 450 metros nos vieron llegar y rompieron la formación bruscamente por la izquierda con el máximo de humo del escape de propulsión y formando torbellinos blancos que salían de las puntas de las alas. Después de separar al jefe del resto del grupo, aceleré hacia mi blanco y me coloqué ajustadamente dentro de su viraje para abrir fuego con una ráfaga corta a unos 360 metros. Nos estábamos acercando muy deprisa y cuando él agitó sus alas con violentos cambios de inclinación tuve que reducir gases bruscamente para estabilizarme por debajo de su rueda de cola a unos 90 m y en una inclinación sobre la vertical y con aproximadamente una deflección de un anillo, que ofrecía una línea de puntería bastante por delante del cono de su hélice, una segunda ráfaga corta produjo impactos en el fuselaje y en las raíces de las alas y, de repente, comenzó a soltar humo y aceite sobre mi parabrisas".



El Wg Cdr Peter Brooker alcanzó la condición de as (siete derribos, dos derribos probables y uno dañado) pilotando los Hurricane en el Lejano Oriente. A continuación, a su regreso al Reino Unido, pasó una temporada en la Academia de Jefes de Caza, antes de asumir el mando del Ala 123.

El Typhoon del Wg Cdr Brooker (MN570 "B") fue filmado al despegar desde la Isla de Thorney el Día D.



"Tras separarme por la derecha mientras él se ralentizaba bruscamente, retrocedí a lo largo de su plano de cola y vi fuego saliendo de los encastres de las alas, pero sin signos del piloto en la cabina".

"Confiado por la cobertura de mi punto, *Lefty* Whitman, durante unos cuantos e importantes segundos no había mirado hacia atrás, y después ¡bang! El Tempest se estremeció, hubo un fuerte olor a cordita y en mi ala derecha apareció un agujero del tamaño de una coliflor".

Bee aterrizó sano y salvo, y a su Tempest, el *RB* JN751, se le colocó un ala



Los pilotos del Sqn 3 asisten a una reunión operativa en torno a la cola del Tempest JN812 "JF-M" en Newchurch en julio de 1944.

nueva. La única baja más fue el Flt Sgt Rose, que descendió con su Tempest sobre la zona de la cabeza de playa con una hélice sobrerrevolucionada. El Flt Lt A. R. Moore también derribó un Bf 109, dándole tanto al Ala como al Tempest un excelente comienzo en sus carreras de combate aéreo. En los días posteriores se realizaron más patrullas sobre Normandía, pero la única reacción del enemigo que se encontraron fue en la forma de la artillería antiaérea; en su debido momento, este omnipresente peligro se cobraría más vidas de pilotos de los Tempest que la Luftwaffe.

La vida para el Ala de los Tempest iba a cambiar drásticamente. En la noche del 12 al 13 de junio de 1944 se oyó un sonido nuevo sobre el sureste de Inglaterra. A primera hora se había lanzado la primera de las bombas voladoras V1, que llegó a la zona suroriental de Londres a las 04:00 horas. Los problemas en las posiciones de lanzamiento retrasaron el ataque a gran escala hasta la noche del 15 al 16 de junio y, justamente a la mañana siguiente, el ala de Tempest comenzó las patrullas para interceptar aquella nueva amenaza, de nombre clave *Diver*. La batalla continuaría durante casi tres meses hasta que los ejércitos aliados alcanzaron todas las posibles posiciones de lanzamiento dentro del radio de Inglaterra.

El nuevo adversario era un avión sin piloto fabricado por Fieseler y denominado Fi 103, pero apodado por la máquina propagandística alemana como *Vergeltungswaffen* (los proyectiles de la venganza). Posteriormente acompañado por el mucho más letal proyectil balístico A4, estos dos ingenios llegarían a ser conocidos como V1 y V2 respectivamente. Para el pueblo británico también fueron conocidos como *buzz-bombs* (bombas-zumbido, por el estridente traqueteo de sus pulsorreactores) o *doodlebugs* (un apodo presuntamente acuñado por un piloto del Sqn 486). La V1 era un avión diminuto (con una envergadura de ala de menos de seis metros, o 19 pies), propulsado por un pulsorreactor Argus que era capaz de impulsarlo a través del aire a velocidades que superaban los 640 km/h a alturas entre 1.000 y 5.000 pies.

Durante los 12 primeros días de la campaña se lanzaron 2.000 V1 (transportando cada una de ellas una ojiva de combate Amatol de 852 kilogramos)



Las operaciones rápidas de repostaje estuvieron a la orden del día en Newchurch para mantener el nivel de patrullas anti*Diver* necesario. En el ala derecha se está produciendo el reabastecimiento de combustible, mientras que los armeros se encargan de la bodega de munición y un mecánico de motores rellena el aceite.

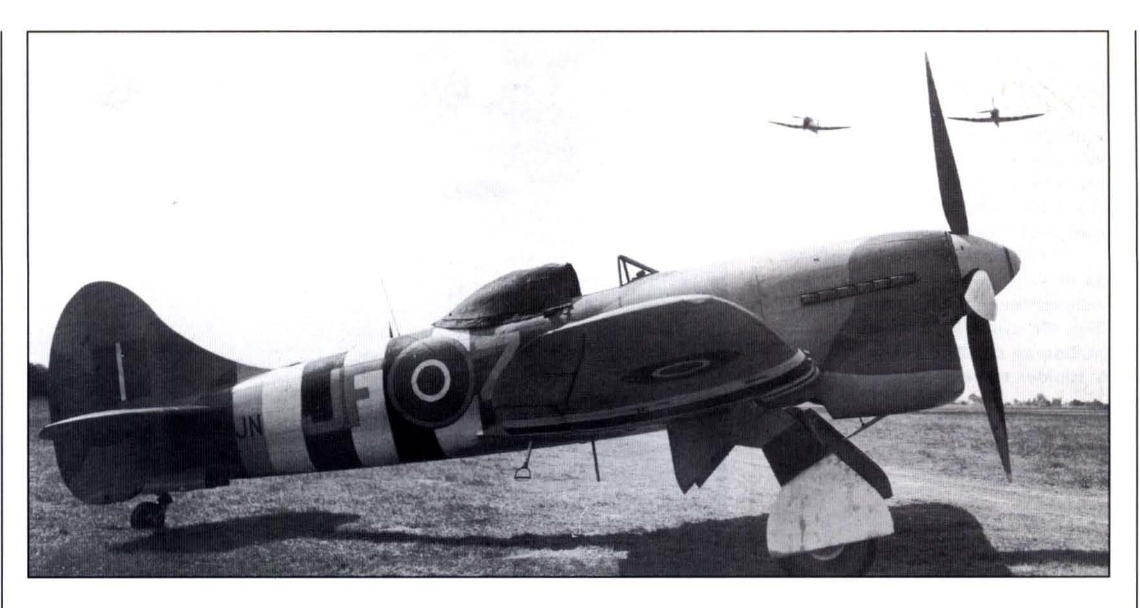
desde las rampas del cinturón costero del norte de Francia, y en las semanas siguientes una media de casi 100 diarias cruzaron el Canal de la Mancha. La combinación de las cotas bajas, la alta velocidad y el pequeño tamaño las convirtieron en blancos difíciles de interceptar y, posteriormente, de derribar.

De todos los aviones de caza aliados disponibles para defender el Reino Unido frente a esta amenaza, el Tempest, con sus elevadas velocidades máxima y de crucero en cotas bajas, era el más adecuado para esta función. Por lo tanto, se asignó completamente el Ala de Newchurch, manteniendo patrullas de tantas parejas de aviones como era posible durante todo el día y de aviones independientes operando durante toda la noche.

Aunque los Tempest estaban muy bien preparados para derrotar a las V1, el propio volumen de la misión implicaba que compartieran esta función con los Spitfire XVI y los Mustang durante el día y los Mosquito por la noche, mientras que otros modelos (las versiones anteriores de Spitfire, los Typhoon y, finalmente, los primeros cazas a reacción Meteor) participaron todos ellos en alguna fase de la batalla.

Durante los primeros días de la campaña hubo algo así como libertad total, lo cual provocó que varios aviones intentaran la interceptación de forma simultánea, impidiendo así los ataques de uno y otro. Algunos frustrados pilotos sólo fueron capaces de acortar distancias lentamente, persiguiendo algunas veces las bombas todo el camino hasta Londres, mientras que los artilleros antiaéreos, igualmen-

El Flt Sgt R. W. Cole, que fue uno de los destructores con más éxito del Sqn 3 contra las V1 (24 derribos, incluidos 4 compartidos), examina los daños en su Tempest después de haber volado a través de la explosión de una *Diver*. Las superficies de fibra y las inscripciones en pintura podían sufrir graves daños por el calor de la explosión, pero el verdadero peligro eran los restos, que amenazaban en especial al prominente radiador del Tempest.



El protagonista de una de las fotografías de los Tempest más famosas jamás tomadas, la identidad del "JF-Z" del Sqn 3, ha sido hasta hace poco un misterio. Sin embargo, las nuevas investigaciones han revelado que este avión fue el JN862, pilotado por el jefe de la Escuadrilla *B*, Flt Lt *Mony* Van Lierde. Van Lierde, un piloto muy diestro, fue el mejor as diurno de las V1, al derribar 44 bombas voladoras.

te decididos a derribar las *Diver* intrusas, abrían fuego, poniendo en peligro a los cazas.

Rápidamente se organizaron las defensas en tres franjas; la primera línea consistía en patrullas de caza que se establecieron sobre el Canal de la Mancha; la segunda línea eran las piezas de la artillería antiaérea en una amplia zona entre la costa y Londres, y la última defensa era la barrera de globos en las afueras de Londres.

De día, la técnica que desarrollaron los pilotos de caza consistió en patrullar a 3.000 pies por encima de las *Diver* en aproximación, esperando que los vectores del radar lograran la interceptación. La velocidad media de las bombas estaba en torno a los 640 km/h, pero algunas eran más lentas y otras más rápidas. Los Tempest se posicionaban para alcanzar a sus blancos en un picado suave dentro de una persecución difícil, y como las bombas presentaban blancos pequeños, normalmente los pilotos se acercaban hasta una distancia corta antes de abrir fuego para mejorar sus probabilidades de éxito.

Esta técnica implicaba un riesgo considerable ya que cuando la bomba



Después de pilotar los Tempest durante la mayor parte de la campaña anti*Diver*, Van Lierde fue ascendido para asumir el mando del Sqn 164, equipado con los Typhoon con proyectiles. Aquí se le puede ver reuniéndose con el General Eisenhower en Gilze-Rijen durante su visita al Ala 123 en noviembre de 1944.

El Flt Sgt Owen Eagleson utiliza una de las escalerillas retráctiles para descender de la cabina del Tempest JN854 "SA-G", mientras que simultáneamente indica su victoria a la audiencia que le espera. Aunque puede que ésta sea una instantánea posada para la publicidad, de hecho Eagleson derribó una V1 con este avión el 28 de junio de 1944 y llegó a convertirse en el mejor piloto del Sqn 486 contra las bombas voladoras, con 23 derribos (incluidos tres compartidos).



y su ojiva de combate explotaban, el caza perseguidor no solía tener posibilidades de evitar la deflagración. Los pilotos no se sentían muy cómodos con la idea de que al penetrar en el centro de la explosión la mayor parte de los restos ya habrían despejado el camino. Se perdieron dos Tempest por esta causa (uno con su piloto) y muchos más resultaron dañados.

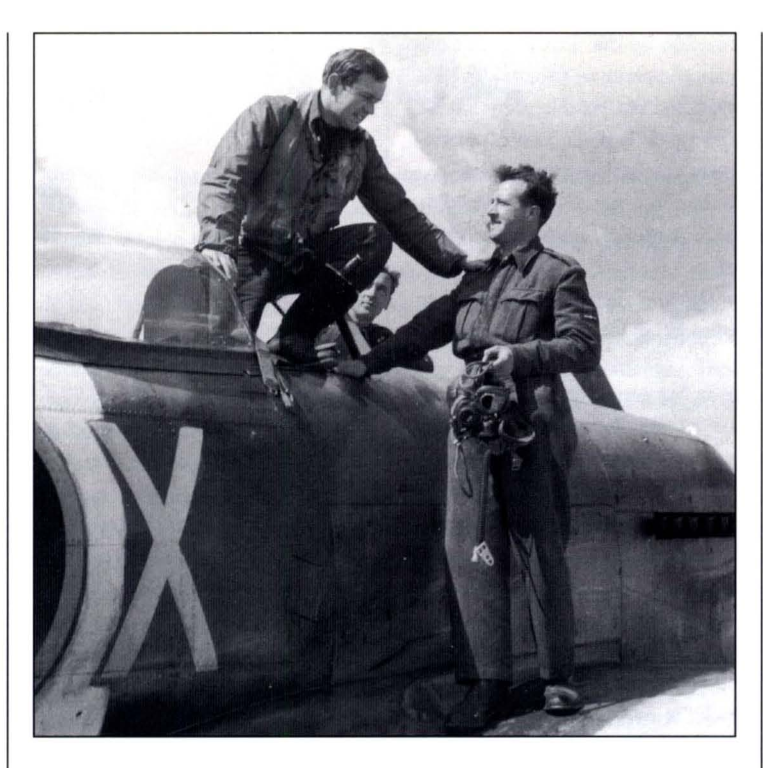
Para reforzar las defensas nocturnas llegó a Newchurch un destacamento de la Unidad de Interceptación de Caza (FIU) con un puñado de Tempest y sus pilotos, estos últimos con experiencia en los cazas nocturnos Beaufighter y Mosquito. Al igual que los pilotos de caza diurnos, estos cazadores nocturnos también tenían sus victorias y el Flt Lt Joe Berry, en particular, demostró noche tras noche su destreza en este misterioso arte. El 7 de agosto su registro se había situado en un increíble 52 derribos y 1 compartida; ¡había derribado siete de ellas en una noche!

En aquel momento, los pilotos de la FIU fueron destinados a Manston para fusionarse con el Sqn 501, que se acababa de equipar con los Tempest. Berry fue ascendido para asumir el mando y continuar con el éxito de la FIU por la noche; su registro llegó a 60 (incluyendo una compartida). Trágicamente, fue derribado por la artillería antiaérea y murió el 2 de octubre de 1944 mientras iba al mando de tres Tempest en una operación *Ranger* sobre Holanda. Aquella era todavía la segunda de las misiones de este tipo que el Sqn 501 había emprendido desde el intercambio de sus Spitfire IX por los Tempest V.

Según avanzaba la batalla se hicieron evidentes más peligros. El propio ritmo de las patrullas continuas provocaban cansancio y se cometían errores. Los cazas coincidentes se obstaculizaban los unos a los otros e incluso chocaban. Se perdieron varios Tempest en colisiones en el aire contra un Spitfire y un Mosquito. La artillería antiaérea propia también fue responsable del derribo de dos Tempest y de otros muchos dañados, mientras que varios pilotos murieron al estrellarse debido a la mala climatología o por la noche. Otros Tempest se perdieron debido a fallos del motor ya que aunque por aquel entonces el motor Sabre era aceptablemente fiable, las operaciones con constantes posiciones elevadas del mando de gases se estaban cobrando un precio. Uno de los pilotos que desapareció por esta causa fue el Sqn Ldr E. G. Daniel (siete derribos, uno dañado y cuatro V1

El mejor as de las V1, Sqn Ldr Joseph Berry, derribó hasta 80 bombas voladoras, la mayoría de las cuales fueron reclamadas por la noche mientras voló con la escuadrilla de Tempest de la Unidad de Interceptación de Caza; su registro total incluyó un impresionante siete en una noche. El 2 de octubre de 1944 Berry mandaba otros tres Tempest en una salida para atacar los campos de aviación en Holanda, pero fue alcanzado por la artillería antiaérea y se estrelló envuelto en llamas.





Se puede ver al Plt Off G. A. *Lefty* Whitman saliendo del Tempest JN807 "JF-X", del Sqn 3, en Newchurch a finales de junio de 1944. Whitman, un estadounidense que prestaba sus servicios en la RCAF, fue el punto de Beamont en el primer combate aéreo de los Tempest y durante aquella salida derribó un Bf 109G que intentó atacar a su jefe.

derribadas) de la FIU, que había pilotado los cazas nocturnos Beaufighter en Malta dos años antes.

Pero la campaña continuó y no pasó un solo día sin que el Ala de Newchurch presentara reclamaciones. Sus pilotos comenzaron a acumular unos registros impresionantes y el más destacado entre ellos fue un as, el Flt Lt *Mony* Van Lierde, con éxitos anteriores con los Typhoon, y que por entonces estaba al mando de la escuadrilla *B* del Sqn 3. Sólo el 23 de junio derribó hasta cinco *Diver* en un solo día y, al final de la campaña, su total llegó a las 44, convirtiéndole en el as diurno con mejores resultados.

La contribución del Wg Cdr *Bee* Beamont no sólo consistió en 31 bombas voladoras derribadas, sino también en el refinamiento de la táctica del Tempest, que él recuerda de la siguiente forma:

"Estaba la cuestión del alcance de tiro y hasta dónde acercarse con relación a las probabilidades de que uno mismo estallara cuando explotara la ojiva de combate. Al comenzar a 360 m experimentábamos mucho desgaste y frecuentes fallos en conjunto hasta que, al acercarnos a 180 m antes de disparar, se lograba un mayor índice de éxito, pero se mantuvieron las bajas por culpa de los daños producidos por los restos y por el fuego. Yo estaba convencido de que el habitual modelo de "reglaje generalizado" para los cañones del Mando de Caza no era adecuado para estas operaciones y, después de no conseguir la aprobación oficial, coloqué mis cañones reglados en punta a 270 metros. Esto tuvo un efecto inmediato a mejor en mi tiro y pude alcanzar el siguiente grupo de V1 con la primera ráfaga y con un buen efecto. Por consiguiente, ordené que los 150 cañones del Ala adoptaran el reglaje en punta, ignorando la política del Mando, con dos resultados: una mejora inmediata y sostenida del porcentaje de acierto y, el segundo y nada inesperado, fue un tipo diferente de proyectil desde el cuartel general".

El neozelandés *Spike* Umbers completó un periodo de servicio con el Sqn 486 antes de pasar a formar parte del Sqn 3 como jefe de escuadrilla. Reclamó 18 V1 derribadas y posteriormente volvería al Sqn 486 como CO, alcanzando la condición de as en enero de 1945. Fue derribado por la artillería antiaérea y murió en una última e improvisada salida al retrasarse el avión que tenía que llevarle de vuelta al Reino Unido.



Se desarrolló otra técnica para su utilización de día. Los pilotos frustrados que se aproximaban a una *Diver* y simplemente se daban cuenta de que no disponían de munición descubrieron que era posible aproximarse en paralelo y acercar el ala del caza por debajo de la de la bomba voladora. Todo (!) lo que se necesitaba entonces era el temple para sacudir el ala del avión hábilmente hacia arriba; la repentina interrupción del avance de la V1 normalmente era suficiente para hacer perder el equilibrio del piloto automático y provocar que se estrellase.

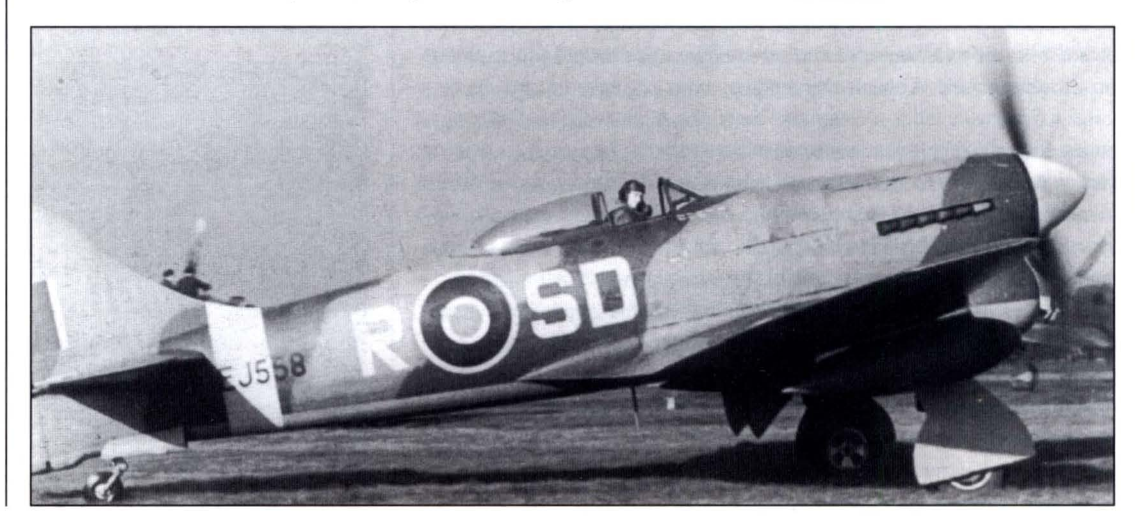
El punto de Beamont, *Lefty* Whitman, llegó al final de su periodo de servicio antes de que finalizara la campaña de las V1 y recuerda su última salida:

"Justo cuando viré sobre Goodwin Sands, los proyectiles trazadores se entrecruzaron sobre el estuario, trazando el rumbo de mi blanco. Estaba a unos 1.000 pies, apenas visible por encima de los bancos de niebla. Arranqué con el mando de gases a tope y rápidamente me encontré en posición de disparo, pero sin un solo instante de margen. Allí, justo por delante, se encontraba la barrera de globos. Una ráfaga corta hizo saltar en pedazos a la número catorce; unos cuantos segundos más y probablemente la central eléctrica de Battersea habría resultado alcanzada ya que se encontraba justo por delante. Cuando viraba en círculo para comunicar mi "derribo", la gente salió de la fila de casas, saludándome, y me di cuenta de que mi tonel de victoria les ayudaría a mantener alta la moral".

Como indica el párrafo anterior, *Lefty* Whitman reclamó 14 bombas derribadas (7 victorias individuales y 7 compartidas), aunque los "registros oficiales" indican que se le reconocieron 5 y 5 compartidas. Muchos pilotos participantes sentían que sus reclamaciones se ajustaban de forma injusta y *Lefty* manifestó esto al respecto:

"Era una combinación de suerte, además de algo de escalada de reclamaciones, que se traducía en buenos registros y en altas condecoraciones para los que practicaban este arte. Las reclamaciones se reajustaban de forma constante a nivel de escuadrón y, como yo descubriría más tarde, también a nivel de Mando. Ocasionalmente, se reconocían "derribos" a los "cañones" para subir la moral y, según sospechábamos, para subidas de otro tipo. No era infrecuente descubrir que te habían reconocido medio derribo, o un cuarto, o una fracción de un *derribo* que tú creías que habías conseguido en solitario".

El Tempest V EJ558 "SD-R", fotografiado en la Bahía de Bradwell el 15 de octubre de 1944 (un día en el que se invitó a la prensa a observar a los defensores de Gran Bretaña contra las V1 lanzadas en el aire), fue pilotado normalmente por el Flg Off B. F. Miller, un piloto de intercambio de la USAAF.



HOLANDA

Según las tropas aliadas iban superando las zonas de lanzamiento de las V1 y la amenaza de la bomba-zumbido se limitaba al reducido número que lanzaban los He 111 sobre el mar del Norte, el Ala de Tempest de Newchurch quedó por fin libre para unirse al resto de la 2ª Fuerza Aérea Táctica en el Continente. Los Tempest volaron hasta Grimbergen (B.60) a finales de septiembre de 1944, intercambiando su puesto en el Ala 122 con los escuadrones de Mustang residentes. Tres días después avanzaron hasta Volkel (B.80), en Holanda. Esta base sería su "hogar" durante los seis meses siguientes.

El Ala de Manston (Sqns 80 y 274) también se unió al Ala 122 en Volkel, convirtiéndola de esta forma en un ala de cinco escuadrones. Mientras tanto, el Sqn 56 ya había entrado en acción, el 29 de septiembre, reclamando tres Fw 190 derribados y uno probable. Rápidamente los Tempest entraron nuevamente en acción cuando el 2 de octubre el Wg Cdr Beamont mandó el Sqn 56 en la primera patrulla desde su nueva base. Mientras volaba sobre la zona de Nijmegan bajo el control del radar, Beamont fue informado de un "asunto" que se aproximaba a la misma altitud, pero en dirección contraria. La acción se entabló rápidamente, tal y como se describe en *Tempest Over Europe (Tempestad sobre Europa):*

"Cuando grité: 'Tally-ho (¡Lo tengo a la vista!), 190 por delante y a la izquierda, saliendo por la izquierda tras ellos', los jefes dejaron una estela de humo blanco mientras abrían fuego aparentemente contra el lado izquierdo de nuestra formación".

"Fallaron y ya habían pasado por nuestro lado izquierdo cuando el jefe hizo un brusco tonel y entró en un picado casi vertical, seguido uno a uno por todo su grupo. Les presentaron a los Tempest un blanco perfecto ya que teníamos toda la ventaja de nuestra capacidad de picado. Me ladeé inmediatamente hacia la izquierda y descendí hacia ellos, con la mira conectada y con la barra de alcance situada ya en una envergadura de 27 pies a 180 m y grité: 'Abajo a por ellos, proyectiles fuera".

"Yo había seleccionado el 190 más próximo de la serpenteante bandada de delante y había otro justo por la punta de mi ala derecha, quedándose atrasado rápidamente, aparentemente inclinado hacia los otros y sin preocuparse por mí. Al menos tenía la esperanza de que mi punto se encargara de él si intentaba disparar contra mí".

"En aquel picado casi vertical ya habíamos llegado a los 7.000 pies y yo les estaba alcanzando cuando disparé una ráfaga corta contra mi blanco desde unos 270 m. Inmediatamente se vieron impactos y humo en las raíces de las alas y el 190 se inclinó hasta más allá de la vertical. A bastante más de 800 km/h de velocidad indicada entré en tonel fácilmente, saliendo por la derecha, y ascendí rápidamente mientras los campos y los árboles se veían ya a

El hogar de los Tempest del Ala 122 durante seis meses fue el campo de aviación B.80, en Volkel, Holanda. Muy dañadas ya por los bombardeos de la USAAF, la destrucción de las instalaciones fue finalizada por la Luftwaffe antes de marcharse, bajo la amenaza del avance aliado. Estos Tempest son del Sqn 3 y se han dispersado entre las ruinas. Con pocos refugios disponibles, las cúpulas de los aviones se protegieron de los elementos con coberturas armadas. El Tempest del fondo también tiene una cobertura muy ajustada para el motor, que era esencial para mantener el motor Sabre lo más caliente posible y facilitar de esta forma el arranque en condiciones de frío.





El Sqn Ldr Bob Spurdle y el Flt Lt L. J. Friend caminan hacia sus Tempest del Sqn 80 en Volkel en octubre de 1944. Spurdle fue incapaz de aumentar su registro durante su periodo al mando de esta unidad.

El canadiense Flg Off David Ness (cinco derribos y un derribo compartido, además de cinco V1 derribadas) fue uno de los pilotos con más éxito de los Tempest, lo que le valió una DFC en enero de 1945.



través de las nubes dispersas, ascendiendo desde abajo, ya demasiado cerca en aquel ángulo en picado y con aquella velocidad; y allí abajo y a la izquierda se produjo un destello y una erupción de humo, y el globo blanco del impacto cuando el 190 cayó cerca de Cleve. Mi punto lo confirmó y dijo: 'Íbamos a más de 816 cuando disparaste contra él".

Los Aviones a Reacción

A comienzos de octubre, el Wg Cdr John Wray llegó desde Coltishall para sustituir a Beamont, que se acercaba al final de su periodo de servicio. Wray no tenía victorias de combate aéreo en su haber, a pesar de su vasta experiencia en las operaciones de caza pilotando los Beaufighter, los Whirlwind, los Hurricane y los Typhoon, pero pronto se haría con una pareja de espectaculares derribos con los que abrió su registro. Mientras tanto, Beamont era reacio a marcharse justo cuando sus escuadrones comenzaban a hincarle el diente al adversario. Por entonces se desarrolló un modelo de patrullas regulares sobre el campo de batalla y misiones de reconocimiento armadas dentro de territorio alemán en búsqueda de blancos de oportunidad. Los Tempest ya se habían encontrado con los aviones a reacción Me 262, pero no habían podido entablar combate.

Al mando de los Sqns 3 y 80 en un reconocimiento armado el 12 de octubre, el despegue de Beamont se retrasó debido a un ataque de bombardeo contra el campo de aviación, realizado por un solitario Me 262. Estos se convertirían en incidentes habituales y los Tempest realizaron frecuentes visitas de vuelta a la base de los Me 262 en el Rin en un intento de coger a los aviones a reacción cuando reducían su velocidad para el aterrizaje, escasos de combustible para el combate. Esta técnica llegó a ser conocida como *la caza de las ratas*. Beamont no tendría la oportunidad de mandar los Tempest en una visita de vuelta aquel día, ni ningún otro, ya que al atacar un tren de tropas fuertemente defendido su Tempest comenzó a desprender humo, lo que indicaba la pérdida de refrigerante, y se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso en territorio enemigo, pasando el resto de la guerra como prisionero.

El primer Me 262 que fue derribado cayó ante el Plt Off Bob Cole, del Sqn 3, el 13 de octubre. Al principio Cole no logró alcanzar al avión a reacción en un suave picado a 768 km/h, pero finalmente logró reducir la distancia cuando el Me 262 aminoró la velocidad, posiblemente debido a la escasez de combustible. Eliminó el avión enemigo rápidamente con una ráfaga desde 90 m.

Durante todo el mes de noviembre la Luftwaffe se mantuvo esquiva, aunque en diciembre el ritmo comenzó realmente a subir, especialmente después de mediados de mes cuando los alemanes lanzaron su ofensiva de las Ardenas. Los Tempest reclamaron hasta 38 aviones enemigos derribados en el aire durante este mes, el primero de ellos el 3 de diciembre, que resultó ser otro Me 262 reclamado por el canadiense Flg Off John *Judy* Garland del Sqn 80.

El 14 de diciembre el Flt Lt Dave Ness, otro canadiense, consiguió aumentar su registro cuando ocho Tempest del Sqn 56 atacaron a cuatro Bf 109. Él derribó uno en el ataque inicial, como su tercera victoria, y sus compañeros derribaron otros dos más; uno de ellos se le reconoció al Plt Off *Artie* Shaw (un segundo Bf 109 a añadir al que había reclamado tres días antes). Ness, sin munición y en una competición de virajes con el cuarto Bf 109, tuvo moti-

vos para apreciar el rendimiento del Tempest en cotas bajas:

"El 109 viró conmigo y durante 3 virajes completos no fui capaz de lograr ventaja alguna, aunque mi avión estuvo el borde de entrar en pérdida a unos 50 pies sobre el terreno. Solicité ayuda, pero debido a la bruma no me pudieron ver. Salí del viraje, me lancé en picado hacia abajo hasta la altura cero y comencé a zigzaguear y a volar a ras de tierra. Al volar sobre los árboles y los cables de alta tensión conseguí impedir que el alemán tuviera una visión precisa de mí. Durante la primera parte de la persecución el 109 logró reducir la distancia debido a su aceleración más rápida, pero mi avión ganó velocidad y ensanchó la distancia gradualmente. La persecución duró unos 24-32 kilómetros antes de que pudiera ascender. Por entonces, el alemán estaba a 900 m o más por detrás de mí".

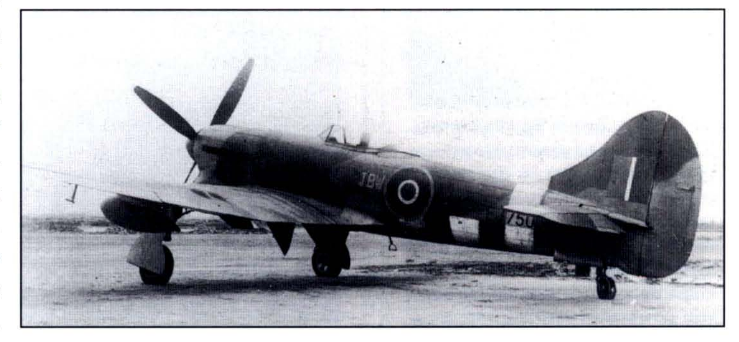


Los trabajadores locales realizaron gran parte de los trabajos de reparaciones en los campos de aviación holandeses dañados y colocaron miles de ladrillos para formar pistas de rodadura, zonas de dispersión e incluso pistas de despegue. En el fondo un Tempest (que se cree que es el "H" del Sqn 3, EJ o JN817) recibe su atención.

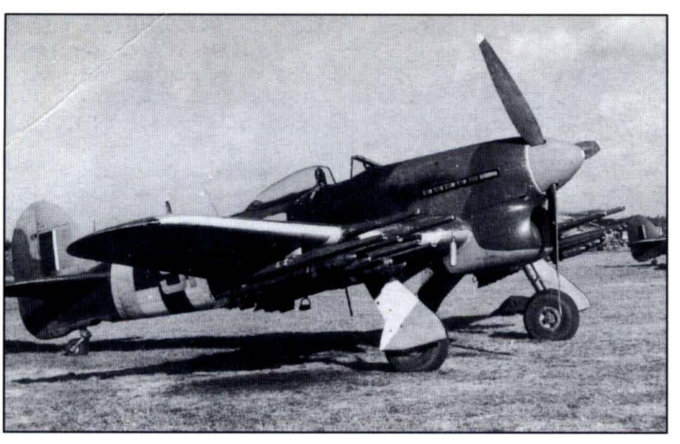
El 17 de diciembre apareció un nuevo nombre en la lista de victorias del Tempest, el Flt Lt Davis Fairbanks, un ciudadano de Estados Unidos que volaba con la RCAF (Real Fuerza Aérea de Canadá). Abrió su registro con los Tempest (ya tenía un derribo, que había reclamado mientras pilotaba los Spitfire VB con el Sqn 501) de una forma espectacular, con dos Bf 109 derribados y uno dañado. Desde este momento en adelante su nombre aparecería cada vez con más frecuencia en el Libro de Registro de Reclamaciones de Bajas, Valoración y Desapariciones de la 2ª Fuerza Aérea Táctica.

Aunque muchos de los pilotos de la 2ª Fuerza Aérea Táctica tenían experiencia con los Typhoon o los Spitfire antes de actualizarse con los Tempest, pocos habían alcanzado anteriormente la condición de ases. Dos excepciones notables fueron los Commanding Officer consecutivos del Sqn 80, el neozelandés Sqn Ldr Bob Spurdle, que había volado con los Sqns 74 y 91 en la Batalla de Inglaterra y sobre el Canal de la Mancha en 1941-1942 y que regresó a continuación a la RNZAF (Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda) en 1943 para pilotar los Kittyhawk con el Sqn 16 en las Islas Salomón. Allí reclamó un *Hamp* y un *Zeke*, que elevaron su registro a diez derribos, dos probables, uno probable compartido,





A la izquierda y debajo.
En octubre de 1944 el Wg Cdr John Wray sustituyó a *Bee* Beamont como Jefe de Vuelo del Ala 122, adoptando el Tempest EJ750 como su avión. Derribó dos Me 262 con este aparato, aunque sólo uno le fue reconocido como dañado.



Uno de los ocho escuadrones de Typhoon que ocuparon Eindhoven (B.78) en el invierno de 1944/1945 fue el Sqn 137. Entre la dotación de aviones de esta unidad se encontraba el veterano anti*Diver* MN134 "SF-S", que fue el Typhoon máximo destructor de V1 dentro del Sqn 137. Se puede ver un extintor de incendios (esencial al arrancar los motores Sabre) colgando del tubo del cañón interior derecho.

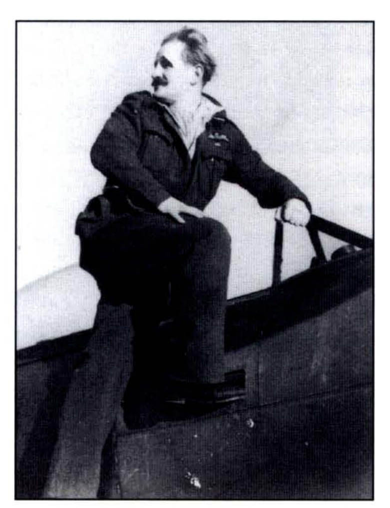
nueve dañados y dos dañados compartidos. Llegó al Sqn 80 como su CO a finales de julio de 1944 donde se actualizó de los Spitfire IX a los Tempest un mes más tarde. En su autobiografía, *The Blue Arena (La arena azul)*, se mostraba así de entusiasta con el nuevo avión de la unidad:

"Llegaron nuestros Tempest. Totalmente nuevos, brillando al sol. Parecían enormes en comparación con nuestros delicados Spitfire. Pero podían funcionar. Descubrimos que volaban a una velocidad de crucero 160 km/h más rápidos que los *Spit*, ascendían como cohetes y se lanzaban en picado a velocidades increíbles. Eran unas excelentes plataformas para los cañones y, aparte de una ligera tendencia a balancearse en el despegue, no mostraban defectos graves. Estábamos encantados".

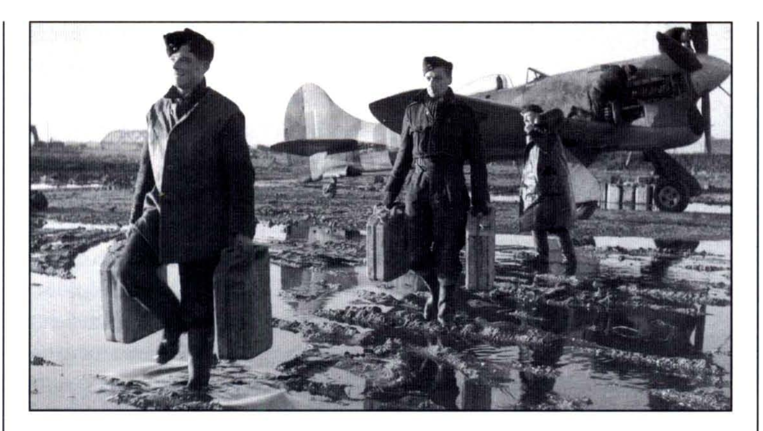
En diciembre, llegó a Volkel el Sqn Ldr Evan *Rosie* Mackie, otro neozelandés, que inicialmente realizó salidas con los Sqns 3 y 274, antes de asumir el mando del Sqn 80 de manos de Spurdle, a comienzos de Año Nuevo. Era un afamado as del Spitfire cuyo registro se situaba en 15 derribos, 2 derribos compartidos, 2 probables, 7 dañados y 1 dañado compartido (la mayoría obtenidos durante un periodo de servicio con el Sqn 243 en el norte de África y en Sicilia).

Su primer combate con éxito con un Tempest llegó rápidamente. En la Nochebuena de 1944, mientras todavía volaba como provisional con el Sqn 274, localizó una formación de Typhoon bastante por debajo de él sufriendo el ataque de un Fw 190. Lanzándose en picado rápidamente, se recuperó por debajo del Focke-Wulf, que inmediatamente ascendió, para acabar siendo superado por el Tempest. Mackie sólo tuvo tiempo para una ráfaga de dos segundos y medio antes de entrar en barrena al final de su abrupta ascensión, pero fue suficiente y mientras Mackie recuperaba su Tempest, los otros pilotos del Sqn 274 vieron al Fw 190 soltar un ala y entrar en barrena hacia el suelo cerca de Eindhoven. Parece que el piloto del Fw 190 era el *Hauptmann* (Capitán) Wolfgang Kosse, *Staffelkapitän* (Jefe de Escuadrilla) de la 13./JG 3, y los Typhoon que acababa de derribar eran su 27ª y 28ª, y últimas, victorias.

Un tercer as consolidado que pasó a engrosar las filas de los pilotos de los Tempest durante este periodo fue el Flg Off Basilios Vassiliades, un playboy millonario de padres griegos, destinado en el Sqn 3. Había disfrutado de un periodo con éxito con el Sqn 19 pilotando los Mustang III hasta que fue derribado por la artillería antiaérea en agosto de 1944. Sin embargo, Vassiliades evitó la captura y llegó a Volkel con un registro de cinco derribos, dos derribos com-



Una de las unidades de Typhoon con proyectiles en Eindhoven fue el Sqn 247, mandado por el as de la Batalla de Inglaterra B. G. *Stapme* Stapleton (seis derribos, dos derribos compartidos, ocho probables y dos dañados). Disfrutó de una prolongada carrera con los cazas, pilotando los Spitfire con el Sqn 603, los Hurricane por catapulta con la Unidad de Caza de Buques Mercantes, los Hurricane convencionales y, posteriormente, los Tempest con el Sqn 257, antes de conseguir su propio mando. Finalizaría la guerra en *Stalag Luft II*, tras realizar un aterrizaje forzoso en territorio enemigo el 23 de diciembre de 1944, después de que su Typhoon recibiera daños por culpa de los restos de un ataque con proyectiles contra un tren.



El personal de tierra de Volkel tuvo que enfrentarse a unas condiciones terribles durante el invierno de 1944/1945. En el fondo se encuentra el Tempest V EJ548 "US-G" del Sqn 58, que fue pilotado normalmente por el Plt Off H. Shaw; utilizó este avión para reclamar sus cinco victorias, que le convirtieron en el primer as del Tempest tras este proceso. El Flg Off Jim Payton (seis derribos y uno probable) logró su tercer derribo con este avión. Este bien aprovechado caza desapareció finalmente el 16 de enero de 1945 cuando fue alcanzado por restos durante un ataque terrestre. El Plt Off Shaw estaba de nuevo a los mandos y pasó los meses restantes de la guerra como prisionero.

partidos y uno probable. Añadiría tres Fw 190 derribados y uno más dañado a su total antes de caer ante ese anónimo vencedor de tantos y tantos pilotos de los Typhoon y los Tempest, la artillería antiaérea, el 25 de marzo de 1945.

El Día de Navidad de 1944 el quinto Me 262 que cayó ante los Tempest fue interceptado por el Sqn 486. El avión a reacción quedó destrozado en un poco habitual ataque frontal durante el que se vieron caer piezas de su motor izquierdo mientras estuvo bajo el fuego del Flg Off Jack Stafford. Los Tempest persiguieron al avión a reacción, que demostró poseer un excelente cambio de velocidad a pesar de los daños, pero el piloto alemán se vio obligado a abandonar su avión cuando quedó desestabilizado. Stafford compartió esta victoria, su quinta, con otro piloto.

BODENPLATTE

El primer día del nuevo año la Luftwaffe lanzó el ambicioso ataque operación *Bodenplatte* contra los campos de aviación aliados de Holanda y Bélgica, utilizando todos los cazas que pudo reunir, más de 800. La operación se encontró con resultados diversos, cogiendo a las defensas por sorpresa y encontrando muchos campos de aviación llenos de blancos, pero fallando en algunos casos en la explotación de esta situación al realizar ataques escasamente organizados y mal lanzados.

Los aliados sufrieron más de 200 aviones destruidos y muchos más dañados, pero se perdieron pocos pilotos; murieron 12 pilotos de la 2ª Fuerza Aérea Táctica y uno fue hecho prisionero de guerra pero, lo que es de crucial importancia, la Luftwaffe perdió más de 200 pilotos, muertos o hechos prisioneros, y unos 300 cazas. Las bajas aliadas podrían haber sido superiores si el ataque hubiera llegado un poco antes ya que los cazas alemanes se aproximaron a los campos de aviación un poco después de que hubieran salido las patrullas de la mañana. Esto no sólo redujo el número de blancos, sino que también significó que las patrullas aliadas de regreso pudieron intervenir. Varios futuros ases de los Tempest participaron en esta acción.

En la zona de Paderborn-Bielefeld el Sqn 486 se encontraba en un reconocimiento armado cuando *Kenway* informó de que Eindhoven estaba siendo atacado. Tras lanzar los depósitos, el Sqn Ldr *Spike* Umbers mandó sus ocho Tempest de vuelta hacia territorio aliado a toda velocidad. En una serie de combates, el Sqn 486 eliminó a seis rezagados; Umbers reclamó dos (un Fw 190 y posteriormente un Bf 109). El Plt Off Jimmy Sheddan también derribó un Fw 190 como su primera victoria.



El Flg Off Hugh Fraser, del Sqn 439, derribó dos Fw 190 (uno de ellos un *Dora*) antes de derribar un Me 262 el 14 de febrero de 1945. Aquí se le puede ver en su Typhoon adecuadamente señalizado, el RB281 "5V-X" *Nicky*, que pilotaba cuando consiguió sus reclamaciones.



Tres neozelandeses con amplia experiencia en los Typhoon y los Tempest. Se trata, de izquierda a derecha, de Harvey Sweetman, *Spike* Umbers y *Hyphen* Taylor-Cannon.

Mientras tanto, el Sqn 56 regresaba de Munster cuando escucharon la acción del Sqn 486 por el transmisor/receptor. Tras acelerar hacia su base, finalmente el Flg Off Dave Ness localizó un solitario Bf 109 perseguido por dos Tempest. Cuando se retiraron para regresar a su base, Ness se aproximó y con la ayuda del Plt Off *Artie* Shaw provocó que el avión enemigo se estrellara cerca de Helmond. Esta fue la quinta victoria de este último piloto, la cual le convirtió en el primer as de los Tempest, con dos derribos individuales y tres compartidos. Con sus 32 años era mucho más viejo que el piloto medio de los Tempest, pero había logrado esta hazaña en sólo tres semanas.

Los atacantes de la Luftwaffe apenas habían tocado Volkel, y el Sqn Ldr *Spud* Spurdle pudo poner en el aire nueve Tempest del Sqn 80. *Judy* Garland localizó rápidamente un caza bastante abajo y se lanzó en picado para investigar; el avión resultó ser un Fw 190 de "morro largo". También espió a un segundo a cierta distancia por delante. Garland superó a ambos y los eliminó uno tras otro. Tras haber derribado otro Fw 190 cuatro días antes, éstas fueron su cuarta y quinta victorias, que le valieron la concesión de una DFC y un destino para mandar una escuadrilla del Sqn 3. Desgraciadamente, fue derribado por la artillería antiaérea el 8 de febrero de 1945 antes de tener la oportunidad de aumentar su registro.

Los Typhoon también se encontraron entre los reclamantes de la 2ª Fuerza Aérea en aquel día repleto de acción. Bob Laurence, del Sqn 439, volvía de un reconocimiento meteorológico cuando mandó a cuatro Typhoon en el ataque contra un grupo de Fw 190. Aunque reclamó dos cazas derribados, sólo se le concedió un derribo y uno probable. Si se le hubieran reconocido los dos habría sido el mejor piloto de los Typhoon en el combate aéreo entre el Día D y el día de la victoria en Europa. De esta forma, tuvo que compartir esa posición con Johnny Baldwin y con su punto de aquel día, el Flg Off Hugh Fraser, que derribó dos Fw 190 en el mismo combate (uno de ellos un *Dora*). Fraser reclamaría su tercer derribo en febrero.

Los Ases del Tempest

Después de *Artie* Shaw y Dave Nes, el tercer piloto al que se le reconocieron cinco derribos pilotando los Tempest, y el primero que presentó



Pocos Tempest de la 2ª Fuerza Aérea Táctica llevaron distintivos personales aparte del nombre de la esposa o de la novia. Sin embargo, el Tempest EJ705 "W2-X" del Sqn 80 fue pilotado habitualmente por los pilotos australianos dentro de esta unidad, de forma que exhibía un distintivo apropiado que representaba a un canguro portando la bandera australiana. Este Tempest derribó tres Bf 109 y un Fw 190, siendo pilotado por cuatro pilotos diferentes.

cinco reclamaciones individuales, fue David *Foob* Fairbanks quien, el 14 de enero, presentó otra reclamación doble para completar su total. Su primera víctima fue un Bf 109 que intentó atacar a uno de la formación de Fairbanks. Colocándose detrás del enemigo, Fairbanks acabó rápidamente con su adversario con una ráfaga de un segundo. Cinco minutos después se vio a un solitario Fw 190 seguir la línea del ferrocarril hasta Rheda. Su informe de combate revela uno de los problemas a los que se enfrentaban los pilotos de los Tempest al atacar a los Fw 190 en bajas cotas:

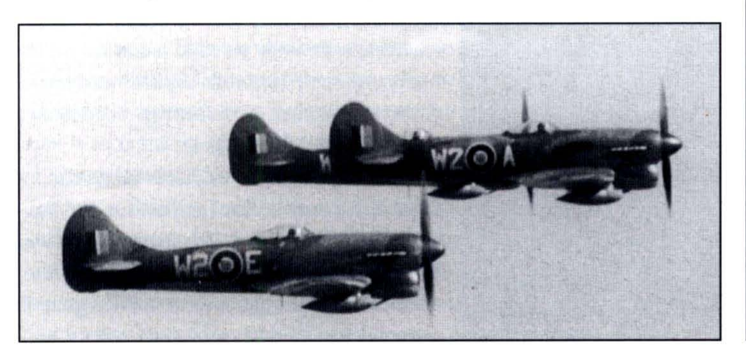


Después del barro, el personal de tierra y los aviadores del Tempest tuvieron que enfrentarse a la nieve en Volkel.

"Alcancé al alemán con bastante rapidez y cuando estaba a unos 720-540 m salió bruscamente por la derecha. No pude seguirle en esta maniobra y pasé a unos 90 m por detrás. Tiré del mando de gases hacia atrás y seguí virando. Esto duró un viraje y medio y justo cuando parecía que podría virar por dentro sobre él se niveló y comenzó a ascender, virando suavemente hacia la izquierda. Pude acercarme con facilidad y disparé una ráfaga de un segundo a 180 m y a unos 20°".

"Al principio no observé impactos, así que reduje la deflección y disparé una ráfaga larga. Vi muchos impactos en los planos principales, en el fuselaje y en la cabina. Una pieza muy grande se desprendió del avión enemigo cuando estaba a aproximadamente 70 m por detrás. Ascendí para evitarla, entré en pérdida y lo perdí de vista. Recuperé el control justo a tiempo para ver al avión enemigo dirigirse directamente hacia abajo desde unos 1.500 pies. Siguió así y explotó".

El 23 de enero el Ala 122 tuvo un día de combates aéreos que sería insuperable hasta el final de la guerra. Los cinco escuadrones del Ala presentaron reclamaciones, que después de las correspondientes valoraciones y revisiones (según se disponía de más pruebas), finalmente totalizaron 23 aviones enemigos derribados. Entre los reclamantes se encontraban el CO del Sqn 486, *Spike* Umbers, cuyo Bf 109 derribado le convirtió en el siguiente piloto del Tempest en pasar a formar parte de los ases y en uno de los dos únicos que lograron sus cinco derribos con los Typhoon y los Tempest. Desgraciadamente, no disfrutaría de su condición durante mucho tiempo ya que cayó ante la artillería antiaérea mientras atacaba unas barcazas en un canal justamente tres semanas después. Jim Payton derribó un Fw 190 como su cuarta victoria. *Rosie* Mackie derribó un Bf 109 cerca del campo de aviación de Hesepe como su segunda reclamación con



El 21 de marzo de 1945 el Sqn Ldr Evan *Rosie* Mackie mandó una formación de 16 Tempest del Sqn 80 en una salida en beneficio de la Unidad de Filmación de la RAF. Mackie pilotó su aparato habitual de aquella época, el NV700 "W2-A".



El Flt Lt Pierre Clostermann, autor del muy reconocido *Le Grand Cirque (The Big Show –El gran espectáculo–)*, pasó a formar parte del Sqn 274 en marzo de 1945, después de haber entrado muchas veces en combate con los Spitfire con los Sqns 341 y 602. Disfrutó del éxito inmediato con el gran caza de Hawker al derribar un Bf 109 mientras realizaba una "prueba con los cañones".

los Tempest (y su 19ª en total) y *Vass* Vassiliades añadió dos Fw 190 derribados y un tercero dañado a su registro. Los combates fueron totalmente desiguales y no se perdió ni un solo Tempest.

El antiguo piloto de los Typhoon *Hyphen* Taylor-Cannon había sido ascendido y recibió el mando del Sqn 486, y el 24 de febrero siguió a su predecesor al reclamar su quinta victoria confirmada, un Bf 109 derribado cerca del campo de aviación de Achmer, que elevó su registro final a cuatro derribos, uno compartido y uno probable.

Volando con el Sqn 56 como jefe de escuadrón provisional en aquel periodo se encontraba Perry St. Quintin, de Rodesia. Había volado con el Sqn 33 en Egipto, reclamando varias victorias. No se conoce su registro exacto ya que tanto su diario como los archivos del Sqn 33 de aquel periodo desaparecieron, pero en *Aces High* se le han reconocido al menos siete confirmados durante su periodo en Egipto. Consiguió añadir dos más pilotando los Tempest.

Por coincidencia, el antiguo escuadrón de St. Quintin, el Sqn 33, fue uno de los dos que intercambiaron sus Spitfire por los Tempest y que volvieron a formar parte de la 2ª Fuerza Aérea Táctica rápidamente. La otra nueva unidad de Tempest fue el Sqn 222 y ambas unidades llegaron al Ala 135 en Gilze-Rijen. El otro Ala de Tempest sufrió un cambio de jefe en aquella época ya que el periodo de servicio de John Wray llegó a su final. Fue relevado por Peter Brooker, que había mandado el Ala 123 durante la campaña de Normandía.

El 4 de marzo otro as, quizá el exponente de los Tempest más conocido de todos, entró en la refriega. El piloto de la Francia Libre Pierre Clostermann ya había finalizado un prolongado periodo de operaciones con los Sqns 341 y 602, y en aquel momento se le habían reconocido siete derribos, dos probables y siete dañados. Después de una espeluznante actualización con los Typhoon en Aston Down (descrita en su atractivo y ambientado libro, *Le Grand Cirque*, publicado en inglés como *The Big Show –El gran espectáculo–)*, llegó a Volkel y se unió al Sqn 274 como capitán provisional.

Clostermann abrió su registro con los Tempest ya en su segundo día en Volkel mientras desarrollaba una "prueba de cañones" con el Tempest EJ893 "JJ-W"; estas ocasiones se utilizaban con frecuencia como una excusa para salidas de alcance libre. Se encontró con una sección de Typhoon seguida muy de cerca por cuatro Bf 109 en línea de frente, intentando aparentemente realizar un ataque. Sin perder tiempo, el francés se lanzó en picado sobre los Messerschmitt, pegándose a uno de ellos cuando se rompió la formación. Después de disparar tres ráfagas, se vio obligado a retirarse a la cobertura de las nubes ya que los otros Bf 109 habían llegado en ayuda de su compañero, pero después de volar en círculo con los instrumentos durante un breve espacio de tiempo, finalmente salió de las nubes para encontrar su blanco ardiendo en el suelo.

El siguiente piloto en hacer aumentar las filas de los ases de los Tempest fue Jim Payton, del Sqn 56, que el 7 de marzo derribó un Fw 190 con dos ráfagas cortas en aquel fructífero terreno para la caza de los Tempest, la zona del Rin.

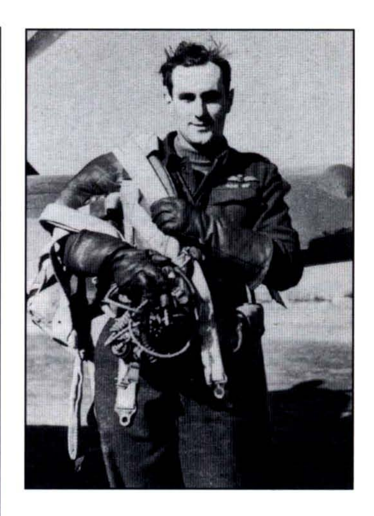
El Flt Lt Pierre Clostermann en el Tempest NV994 "JF-E", fotografiado por Charles E. Brown desde un Auster durante las últimas semanas de la guerra.



LOS ÚLTIMOS COMBATES

Después de un prolongado periodo de punto muerto sobre el terreno, los aliados lanzaron su masiva operación para cruzar el Rin el 24 de marzo de 1945. Durante las siguientes seis semanas una Luftwaffe cada día más desesperada entraría en combate cada vez con más frecuencia. Abril resultó ser el mes más productivo para los Tempest, en términos de victorias en combates aéreos, con 62 aviones enemigos reclamados como derribados en el aire durante aquel mes y otros 22 durante los tres primeros días de mayo. Las hostilidades cesaron el 4 de mayo de 1945.

Durante este periodo, Ness, Payton, Clostermann y Mackie aumentaron sus registros, pero el que consiguió un mejor resultado fue un recién llegado. El Flt Lt Warren *Smokey* Schrader había pilotado los Spitfire con el Sqn 1435 en Malta y Sicilia, habiendo derribado dos Bf 109G y compartido un tercero. Entonces, tras haber completado un periodo de servicio como instructor, el neozelandés pasó a formar parte del Sqn 486 y en sólo 12 días anotó cinco victorias. Para el cese de hostilidades había reclamado nueve derribos y uno compartido con los Tempest (el segundo sólo por detrás de Fairbanks), había sido ascendido para mandar el Sqn 486 y nuevamente ascendido a teniente coronel a cargo de la primera unidad de aviones a reacción Meteor, el Sqn 616.



El máximo realizador de los Tempest durante las últimas cuatro semanas de hostilidades fue *Smokey* Schrader, del Sqn 486, con nueve derribos y uno compartido. Ascendió de capitán a teniente coronel durante el mismo periodo, mandando el Sqn 616 durante los últimos días de la guerra, la única unidad aliada a reacción que entró en combate.

La carrera de éxitos de Schrader comenzó el 10 de abril cuando atacó un Fw 190 que se estaba posicionando para atacar una formación de Typhoon. Tres días después, el Sqn Ldr Taylor-Cannon, que había asumido el mando del Sqn 486 cuando Umbers desapareció, cayó víctima de la artillería antiaérea. Un impacto directo de un "88" mientras atacaba a los MET (transportes enemigos mecanizados) le obligó a saltar en paracaídas a poca altura y nunca se encontró rastro alguno del popular *Hyphen*, a pesar de las amplias investigaciones emprendidas en la posguerra.

Pasó una semana antes de que el Sqn Ldr Schrader fuera confirmado como el nuevo CO del Sqn 486, Hopsten, y en ese periodo presentó tres reclamaciones más, dos Fw 190 el 15 de abril y otro al día siguiente. En el combate del 15 de abril nueve Tempest se enfrentaron a nueve Fw 190 y los neozelandeses reclamaron ocho de sus adversarios derribados y uno dañado frente a la pérdida de uno de los suyos (que saltó en paracaídas y consiguió alcanzar las líneas aliadas).

Nombrado CO el 21 de abril, Schrader reclamó su quinto derribo con los Tempest el mismo día. Habían llegado cinco derribos en sólo 12 días, pero pasarían ocho días antes de que añadiera el siguiente a su registro. Este retraso se compensó con la reclamación de tres derribos y uno compartido.

Otro piloto que hizo avances sorprendentes en abril de 1945 fue Jimmy Sheddan, uno de los neozelandeses del Sqn 486 que había comenzado su periodo de servicio con los Typhoon allá por mayo de 1943 y que había volado de forma continuada en operaciones excepto durante dos interrupciones provocadas por heridas. Ascendido para asumir el mando de la escuadri-

Se puede ver a Jimmy Sheddan sentado en el SN129 poco después de asumir el mando del Sqn 486.





Cuando el Wg Cdr Peter Brooker fue declarado como desaparecido en combate, el puesto de Jefe de Vuelo del Ala 122 fue cubierto por Evan Mackie, al que se puede ver aquí delante de su Tempest adecuadamente señalizado, el SN228. No asumió este puesto hasta el 2 de mayo de 1945, cuando eligió el recién entregado SN228 como su aparato personal.

lla anteriormente mandada por Schrader, pasó a ocupar nuevamente el puesto de su antiguo CO el 2 de mayo para asumir el mando del Sqn 486.

Al mismo tiempo, el registro de Sheddan aumentó, con dos Ju 87 el 6 de abril, un Fw 190 el 14 de abril, uno compartido otros dos días después y, finalmente, el derribo compartido de un hidroavión cuatrimotor. Los Ju 87 eran blancos poco frecuentes para los Tempest en aquella fase de la guerra y procedían probablemente de las unidades de *Nachtschlachtgruppen* (grupos de ataque terrestre nocturno).

El 12 de abril Jack Stafford, por entonces jefe de la Escuadrilla *A* del Sqn 486, reclamó su quinto derribo mientras pilotaba el Tempest de Sheddan (SN129 "SA-M"), superando a este último en la condición de as por dos días. El mismo día, el Flg Off Dave Ness, del Sqn 56, reclamó un Fw 190 como su última victoria y seis días antes el Flg Off Jim Payton también había derribado un Fw 190. Con cinco derribos y un derribo compartido y seis derribos respectivamente, estos fueron los ases con mejores resultados de la unidad.

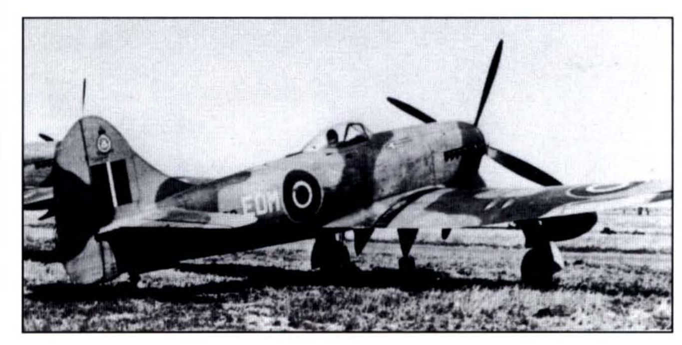
Aunque, hablando de forma general, las bajas fueron relativamente pocas entre los escuadrones de Tempest, con la artillería antiaérea como causa principal, algunos aviones también fueron derribados por los pocos cazas alemanes restantes que se encontraron, y ninguna pérdida fue tan dolorosa como la del Wg Cdr Peter Brooker. El 16 de abril Brooker mandaba una sección del Sqn 80 al noroeste de Berlín cuando atacó un tren cerca de Neuruppin. Parece que su avión chocó y se incendió, y mientras luchaba por soltar la cúpula, el Jefe del Ala y su punto fueron atacados y derribados por los Fw 190.

La zona donde se estrellaron estos dos hombres se convirtió en territorio ruso después de la guerra y la confirmación del destino y del lugar de descanso de este veterano de la Batalla de Inglaterra, del Lejano Oriente y de Normandía, que pereció sólo tres días antes del alto el fuego, nunca llegaron a conocerse. Al igual que miles de sus compañeros sin tumbas conocidas, se le conmemora en el monumento Runneymede.

Después de un retraso de dos semanas, el lugar de Brooker fue ocupado por Evan Mackie, que había añadido dos más a su registro en abril. El día 9 el Sqn 80 se enfrentó a varios aviones en el circuito de Fassberg y la parte de Mackie fueron dos "Me108" derribados, aunque los fotogramas de su película de combate muestran que los aviones fueron de hecho aviones de instrucción Arado Ar 96. Éstos fueron su cuarto y quinto derribos confirmados pilotando los Tempest y presentó su última reclamación de combate aéreo seis días después, un Fw 190 compartido con el Sgt Turner (desaparecido con Brooker al día siguiente).

Después de perderse la segunda mitad del mes de abril como resultado de llevar el Sqn 80 al Campo de Práctica de Tiro de Warmwell, en el Reino Unido, Mackie regresó a Alemania como Jefe de Vuelo del Ala 122, pero sólo tuvo oportunidad de añadir aviones destruidos sobre el terreno a su total final. Su registro definitivo, el más elevado de todos los pilotos que pilotaron los Tempest en operaciones, fue de 20 derribos, 3 derribos compartidos, 2 derribos probables, 8 dañados, 1 dañado compartido, 3 destruidos sobre el terreno, 1 destruido sobre el terreno compartido y 1 dañado sobre el terreno.

Esta visión general del SN228 también revela el distintivo de la unidad en la cola del avión que, al igual que el marcador, fue probablemente un añadido de la posguerra.



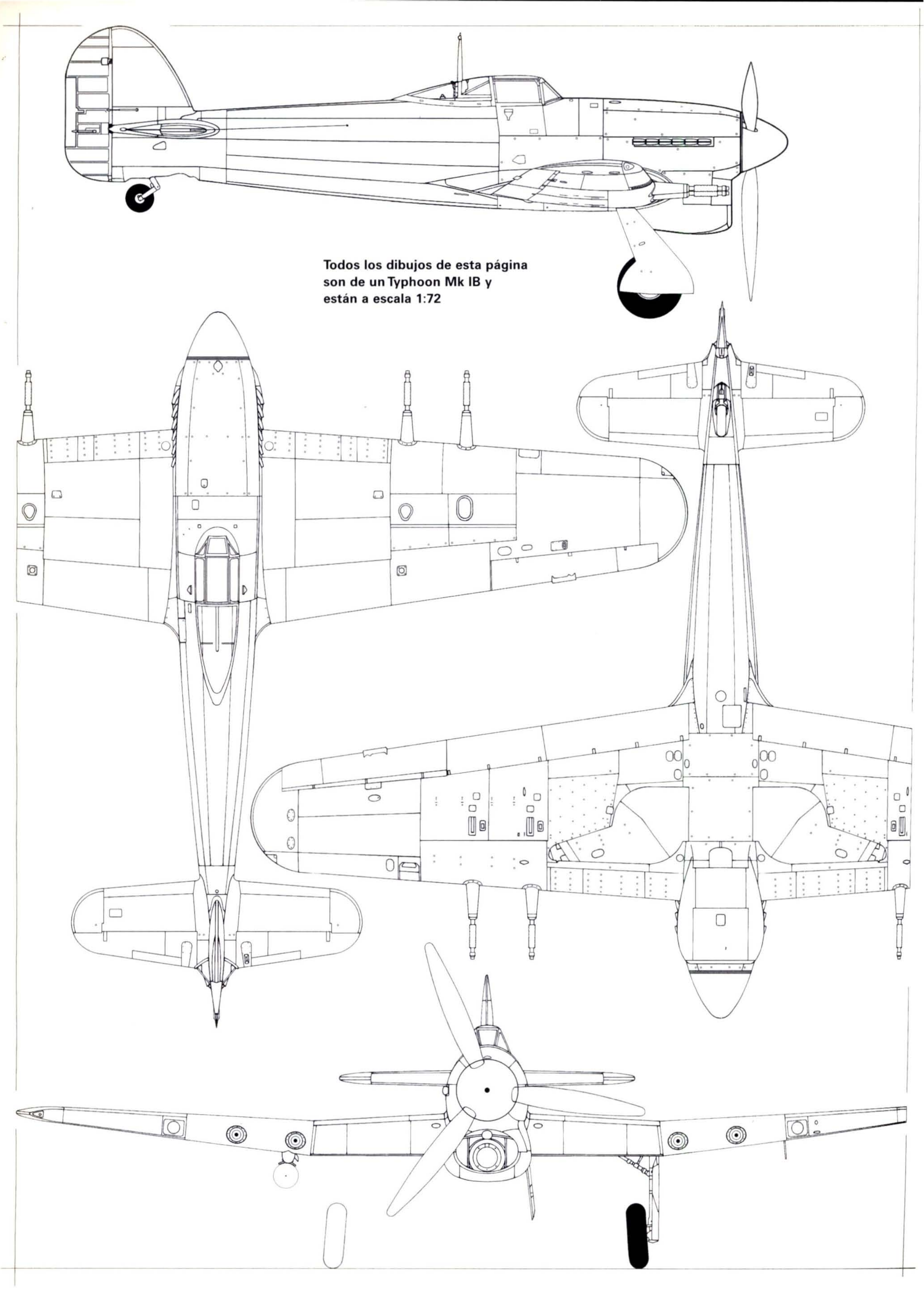
ASES DEL TYPHOON Y DEL TEMPEST

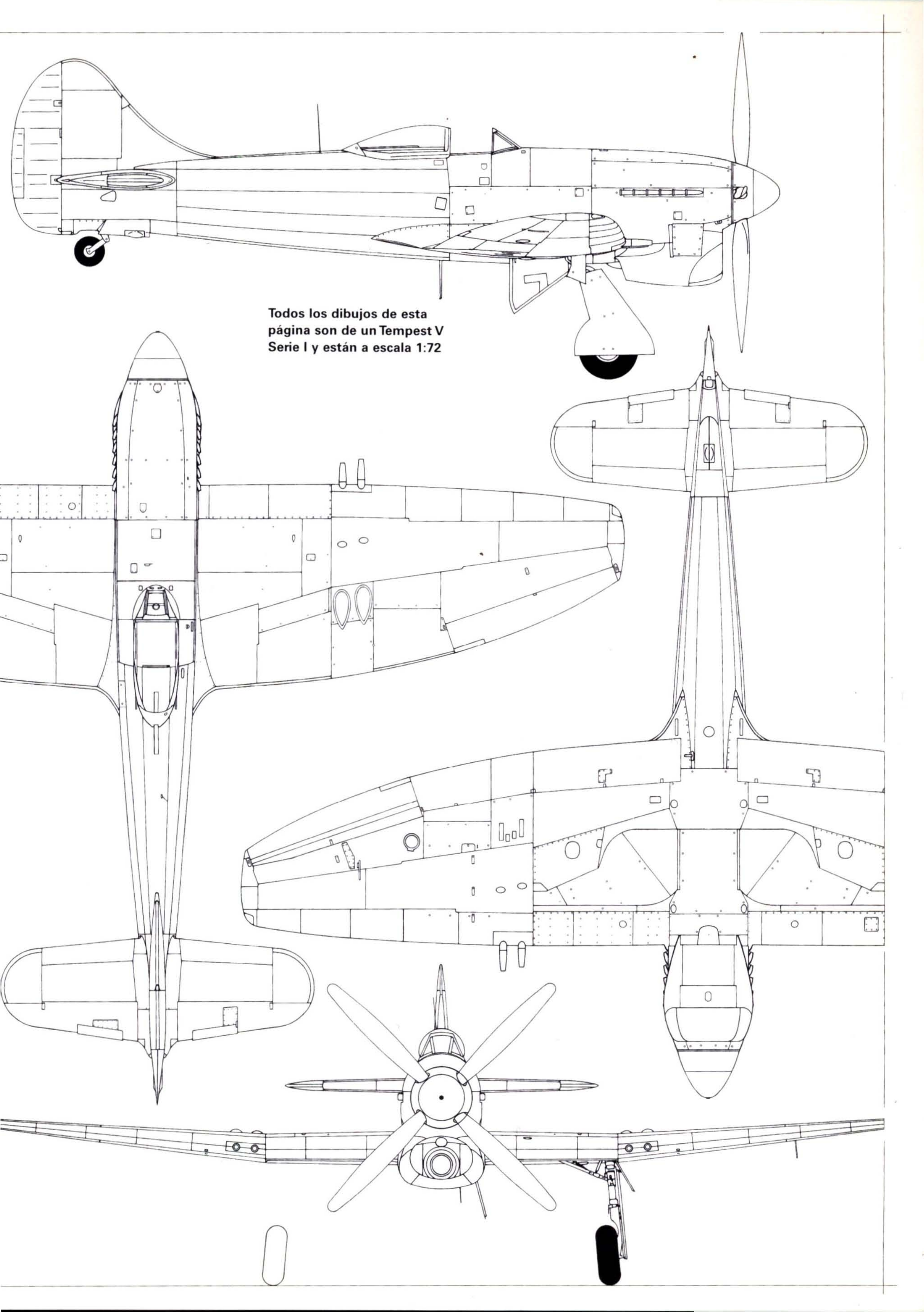
Piloto	Unidades	C	P	D	A	CAA	TC
Cl. J R Balwin	609, 198, 146 W	15-1	1	4	Ty		15/1
M. D C Fairbanks	274, 3	11-1	2		Te	1	12/1
T.C. W E Schrader	486	9-2			Te	2	11/2
T. C F J Detal	609	6-1			Ty		6/1
M. R Van Lierde	609, 164, 3	6			Ty/Te		6
T. J J Payton	56	6	1		Te		6
T. C. E D Mackie	274, 80, 122 W	5-1			Te	15/2	20/3
M. L W F Stark	609, 263	5-1			Ty		5/1
T. D E Ness	56	5-1			Te		5/1
M. R A Lallemant	609, 198	5-1	1		Ty		5/1
M. J Sheddan	486	4-3			Te		4/3
M. A E Umbers	486	4-1	1-1	2-1	Ty/Te		4/1
M. K G Taylor-Cannon	486	4-1	1		Ty/Te		4/1
M. J Niblett	198	4-1			Ty		4/1
M. F Murphy	486	4	1		Ty		4
T. A R Evans	486	4	1		Te		4
C. P H Clostermann	274, 56, 3	4		2	Te	7	11
C. I J Davies	609	4			Ty		4
T. J Garland	80	4			Te		4
T. V L Turner	56	4			Te		4
Cl. J C Wells	609, 146 W	3-2		1	Ty		3/2
C. A R Moore	3, 56	3-1	1		Te		3/1
T.C. J M Bryan	198, 136 W	2-3		2	Ty	-/1	2/4
T. C. J H Deall	266, 146 W	2-3			Ty		2/3
S.T. H Shaw	56	2-3			Te		2/3
C. J H Stafford	486	2-3			Te		2/3
M. P G Thornton-Brown	56, 609	2-3			Ty		2/3
Cl. D J Scott	486, 123 W	2-2	1	1-1	Ty		5/3
T. N J Lucas	266	1-4			Ty		1/4

LEYENDA

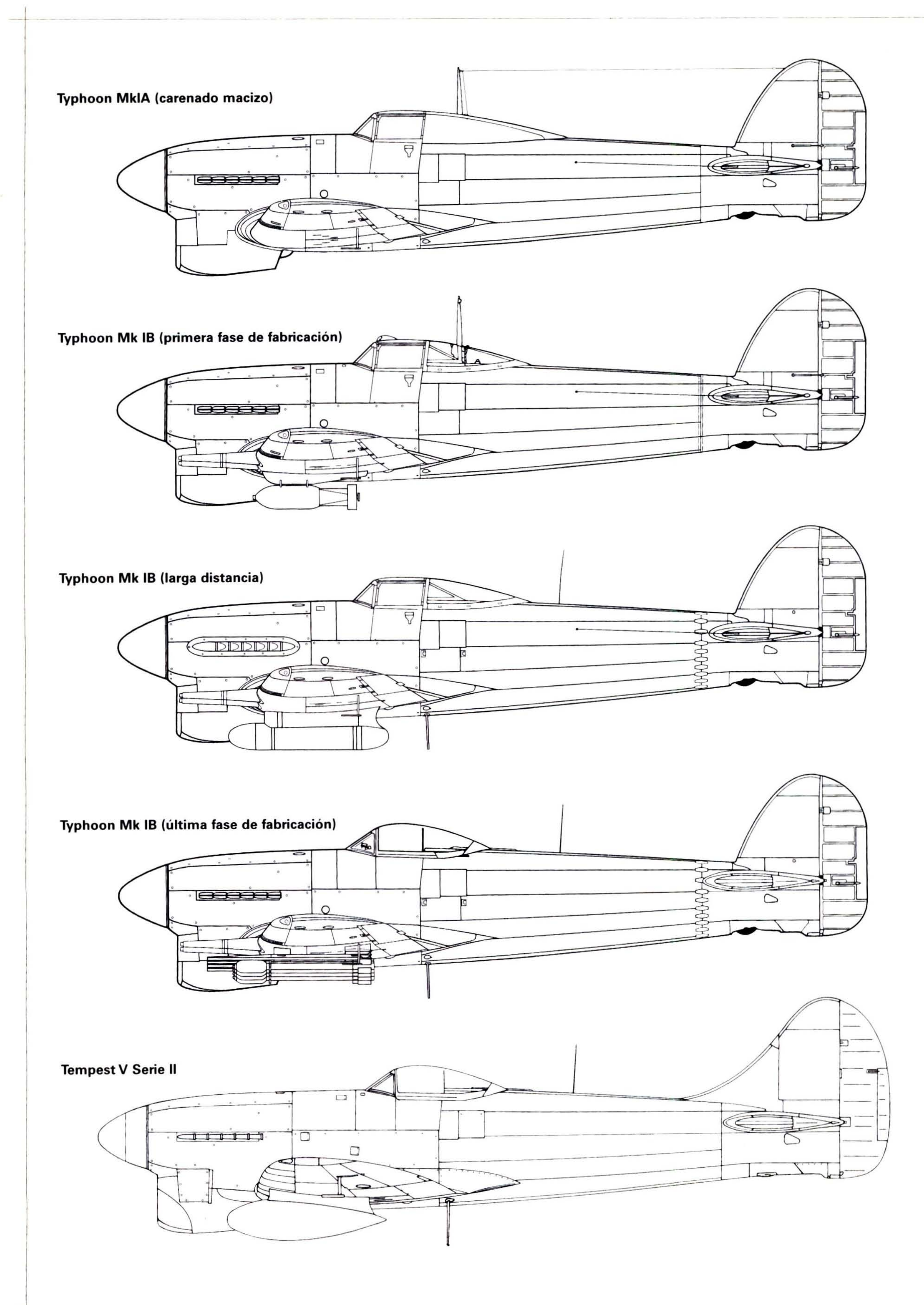
C = victorias confirmadas
P = victorias probables
D = aviones dañados
A = tipo de avión
CAA = victorias confirmadas con otro tipo de avión
TC = total de victorias confirmadas
p = victorias individuales
c = victorias compartidas

Grado:
S.T. = Subteniente
C. = Capitán
M = Mayor
T.C. = Teniente coronel
Cl. = Coronel


Todos los dibujos de esta página
son de un Typhoon Mk IB y
están a escala 1:72



Todos los dibujos de esta página son de un Tempest V Serie I y están a escala 1:72


Typhoon MkIA (carenado macizo)
Typhoon Mk IB (primera fase de fabricación)
Typhoon Mk IB (larga distancia)
Typhoon Mk IB (última fase de fabricación)
Tempest V Serie II

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Los Typhoon y los Tempest de Hawker, dos modelos de avión con reputaciones muy diferentes. El primero fue una pesadilla técnica, recuperado como aparato de ataque terrestre, mientras que el segundo resultó ser el caza más eficaz en cotas medias y bajas que entró en servicio con la RAF y, probablemente, con cualquier otra fuerza aérea durante las últimas fases de la II Guerra Mundial. ¿Y sus victorias en combate aéreo? Aunque parezca extraño, a los dos modelos se les reconocieron totales casi idénticos de aviones enemigos derribados en el aire (246 para los Typhoon y 239 para los Tempest). El éxito de los dos aviones en las funciones estrictamente como cazas se vieron limitadas no tanto por cuestiones técnicas como por las circunstancias de la guerra aérea durante sus respectivos periodos de servicio. En el momento en el que el Typhoon se utilizó ampliamente quedó prácticamente limitado a funciones defensivas como el freno más efectivo para los cazabombarderos merodeadores de la Luftwaffe que amenazaban las ciudades costeras inglesas. Cuando el Tempest entró en servicio, su potencial para el combate aéreo era enorme. Sin embargo, su entrada en este campo se retrasó, contra toda lógica, por la propia excelencia del avión, ya que poco después de sus primeras victorias aire-aire fue retirado de la guerra aérea de Normandía para ser la punta de lanza de las defensas contra las V1. No obstante, más de 40 ases pilotaron en combate uno o los dos modelos, y hombres como *Foob* Fairbanks y Johnny Baldwin alcanzaron registros de dos cifras con los cazas de Hawker.



